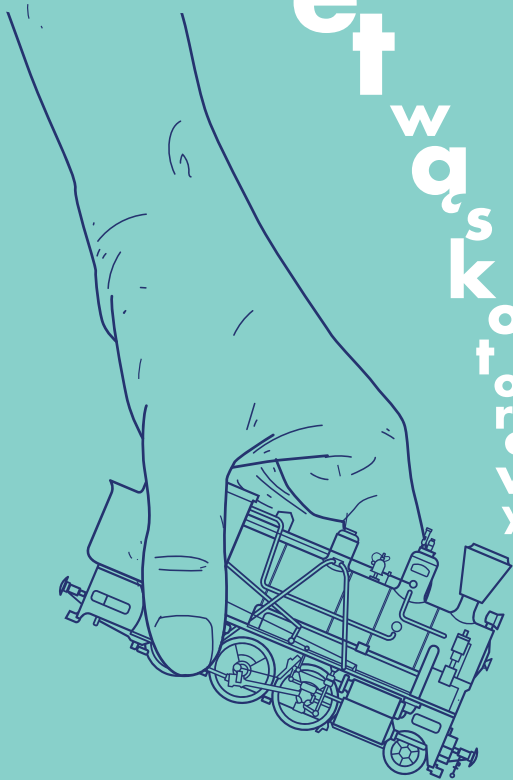


A l f a b e t w q s k o r o w y



Czesław Mirosław Szczepaniak

Czesław Mirosław Szczepaniak Alfabet wqskotorowy

Alfabet wąskotorowy

Czesław Mirosław
Szczepaniak

Alfabet wąskotorowy

Tarczyn 2020

Projekt okładki:

Paweł Piotr Szczepaniak

Opracowanie typograficzne:

Andrzej Tomaszewski

Redakcja, korekta:

Alfred Kohn

© Copyright by Czesław Mirosław Szczepaniak
i Grażyna Szczepaniak, 2020

ISBN 978-83-945398-9-4

Wydawca:

Gminny Ośrodek Kultury w Tarczynie,

ul. J. Stępkowskiego 17, 05-555 Tarczyn,

www.gok-tarczyn.pl, e-mail: gok@tarczyn.pl

Druk i oprawa:

Drukarnia J.J. Maciejewscy,

06-300 Przasnysz, ul. Gdańska 1

Wydanie I

Ballada wąskotorowa

*Dom był w pestce, za stacją w prawo
Szwy wąskich torów zszywały ziemię
Wzdłuż sadów sunęła ciuchcia
Ludzie mówili, że po szynach czajnik jedzie*

*Mój ojciec, gdy usłyszał sapanie zza lasu,
szybko wybiegał z domu,
Przyjmował wszystkie pociągi
Stał na podwórzu, jak zawiadowca stacji*

*Dzieci na szynach kamyczki układały,
Myślały, że pociąg wyleci z torów,
polne kamyczki chrupały pod kołami
wąskotorowej, o prześwicie i metra*

*Aż kiedyś ciuchcią nam zabrano
Wywieziono do muzeum
Pozostały szwy wąskich torów
w bruzdzie ziemi. I został smutek,
co nie wita, tylko żegna.*

Część wstępna

Alfabet wąskotorowy, czyli o *ciuchci*, napisałem, bo już jej nie ma w rozkładzie jazdy polskich kolei. Pozostały zaniedbane stacyjki, zarośnięte tory i nasypy z lubieżnym zielskiem. Szyny rdza zżera. To, co było pełne życia, zostało zagłuszone. Jak człowiek na to patrzy – humor mu się psuje, a nostalgia ściska za gardło. Trzeba mieć wiele zaparcia, żeby o tym pisać, żeby para nie poszła w gwizdek!

Latami jeździłem drogą żelazną o prześwicie szyn 1000 mm, a potem przesiadałem się na pociąg z szerokich torów, co w dole stacji Piaseczno, pod schodami i wiaduktem.

Chyba nie posunę się za daleko, gdy napiszę, że ilekroć pomyślę o kolei grójeckiej, to przychodzą na odsiecz strofy Adama Mickiewicza (1798–1855): (...) *Ile cię trzeba cenić, ten tylko się dowie, / Kto cię stracił. Dziś piękność twą w całej ozdobie / Widzę i opisuję, bo tęsknię po tobie* (*Pan Tadeusz*. Księga pierwsza, *Gospodarstwo*).

Trzeba postradać coś, żeby z lokalnych spraw tworzyć uniwersalne – poza powiat i województwo.

Wąskim torem się rozpisuję, jak pod kolorowym szlaczkiem w zeszycie do języka polskiego, w pierwszej, drugiej i trzeciej klasie szkoły podstawowej. Wybrałem formę dłuższego przypisu, niech *fruwa* na marginesie.

Ciuchcia odjechała. Wykruszają się ludzie, co ją pamiętają. Nikt się nie pali do tego, żeby spisać wspomnień, żeby włożyć na papier, co nigdy się nie rumieni. Jest drogi i ciężki. W ryzie albo arkuszu.

Alfabet jest zapisem peregrynacji sentymentalnej – kolei losu i chwili, co przemija, jak wszystko, co się zaczyna (→ od A), ale... to dopiero widać, kiedy dobrniemy do zakończenia (→ do Ż).

To tyle na dobry początek, Czytelniczko/Czytelniku.

Autobus

A

Najbliższy autobus był w Pamiątce, ponad kilometr od stacji Pawłowice–Kopana. Latem i wiosną można było przejść wyboistą drogą, tzw. *kocimi łbami*. A kiedy deszcze wylizały nawierzchnię, to trzeba było omijać albo skakać przez kałuże. Byli tacy, co do *ciuchci* drałowali z Księżowali, Szczerbówki. Musieli skoro świt wstać i nie guzdrać się, bo pociąg ze spóźnialskimi obchodził się tak, jak zawsze, tj. odjeżdżał. A kiedy przyszła zima, to ludzie przebijali się przez zaspę i zawieje.

Przystanki PKS. Ten pod wiatą w stronę w Warszawy, chroniony aleją kasztanowców, zaś po drugiej stronie pod dachem nieba albo szpalerem krzewów lub szczerym polem albo łąką.

Droga asfaltowa E7, dwupasmowa. Nieraz siadałem w cieniu alei starych drzew i patrzyłem jak śmigają samochody osobowe i towarowe. Czysta obserwacja, z lekką domieszką, żeby zamieszkać w Pamiątce, gdzie była szkoła podstawowa im. Wojciecha i Anieli Małżonków Górskich i dom dróżnika (→ Dróżnik).

Arteria po południowo-zachodniej stronie dawała o sobie znać, bo nieraz jak siedziałem w Górnym Dole, dochodziły do lasu pawłowickiego odgłosy z szosy krakowskiej. Szum ciągnął się jak echo – wzmagął się i cichnął. I było to miłe uczucie, że coś się dzieje i kręci.

Nasz dom był między drogą żelazną (wąskotorową) a traktem przywalonym asfaltem.

Baba z koszykami

B

To bardzo częsty widoczek w wagonie kolejowym. Z kobiałkami podróżowały kobiety do miasta. A w opałkach były jaja, sery, masło, kurczaki, kury. Czyli wszystko to, co wyrosło na gnoju. Sprzedawano towary i nikt nie wspominał o zapachu, choć za plecami ludziom ze wsi prawili *komplementy*. Targ w Piasecznie to było wydarzenie. Moja babcia Leokadia Olszewska, ojca matka, latami

jeździła na targ. W Piasecznie mój tata pomagał jej nieść wiklinowe koszyki. Spełniał synowski obowiązek. I nigdy do tego nie chciał się przyznać przed matką, która nie pochwałała takiego uczynku. Bardzo mi to imponowało, choć o tym nie mówiłem głośno, żeby z matką nie zadzierać, która nie zwykła zmieniać zdania. Kobieciny zakutane w chusty wiozły to, co sobie od ust odejmowały, żeby miastowi mieli pełne brzuchy. A potem do tych kobiałek wrzucano bułeczki, chleb, chałkę i inne produkty. Z wielką estymą wspominam niewiasty, jakie one musiały być silne i zdeterminowane, żeby wstać z porannymi zorzami i pędzić na pierwszy pociąg. Jak mus, to mus. Koniec gadania.

Patrząc na ludzi z kolejki wąskotorowej, można powiedzieć za Janem Kasproviczem (1860–1926), że była z nimi *I owa śmieszna cierpliwość, / Co z wyrzeczenia wyrasta (Księga ubogich)*. Raczej bez żądz czytania.

Z tamtych czasów pozostało pewne wydarzenie, które weszło do anegdot pociągowych. Rzecz się działa w latach 60. XX wieku. Pewna niewiasta przewoziła *ciuchcią* pudło. W wagonie był ścisk. I nagle jeden z pasażerów zapytał grzecznie: *czym mogę na tym pudle usiąść?*

– *Owszem, tylko niech pan uważa na jajka!*

– *To jajka pani przewozi w tym pudle?*

Babinka zakutana w chustkę spojrzała i wyjaśniła: *Nie, gwoździe!*

Bajer

Czyli mowa-trawa. Nieraz, gdy ktoś nie mógł tego słuchoć, uprzedzał interlokutora, że *taki bajer to na Grójec*. Po takiej przy-mówce urywała się rozmowa, i w ogóle.

Bez szyn i podkładów

Nareszcie mogę odnotować, że coś się udało po 1989 roku. W III RP znikło już 7 000 km linii kolejowych. Jesteśmy liderem w likwidowaniu kolei szerokotorowych i wąskotorowych. Ponieważ ta wiadomość nie pojedzie z biegiem szyn, więc niech wlezie na nośnik papierowy i elektroniczny „TO” (*Bez szyn i podkładów. Książę gaf. Na odwyrtkę. Lipa. Platon. Felietony*, „Tygodnik Olecki” 2017, nr 35).

Bilety

W tomiku wierszy *W Kopanie, tam gdzie...*, Gminny Ośrodek Kultury w Tarczynie, Tarczyn 2019, m.in. pisałem: Na stronie tytułowej zamieszczono bilet, który odnalazłem w papierach, wypisany przez konduktora z pociągu wąskotorowego relacji Warszawa Południowa–Piaseczno–Tarczyn–Grójec–Mogielnica–Nowe Miasto nad Pilicą. (Pracownik PKP kopiowym ołówkiem roznosił na wydruku miejsce docelowe).

Szlak kolejowy liczył około 84 km. Nie mam biletu, jaki kupowało się w kasie dworcowej – tekturowy, maleńki kartonik, trochę większy od pudełka od zapatek. Brązowy i zgrzebny, jak ówczesne czasy.

Lubiłem podawać bilecik pracownikowi PKP, który za bardzo się nie kwapił, żeby go przeciąć zębem ręcznego kasownika. Czułem się w takich chwilach jak ktoś, kto jedzie pociągiem dookoła świata.

Przypomnę, że kwity sprzedawał konduktor i proletariat monet chował do *lewej kieszeni*, czasami nie wręczając nic w zamian (sic!). I nikogo nie trafiał przysłowiowy *szlag*, najważniejsze, że jechał, a nie że dał w łapę. W PRL-u różnie ludzie radzili sobie, żeby przeżyć. *Jak nie ukradnie, to nie ma* – mawiano. (Dzisiaj to samo robią, ale się dzielą tym, co świsną. Tak gadają).

Mam w kolekcji wejściówki, które zółkną. To niemy świadek tego, że odbyłem (niejedną) peregrynację koleją wąskotorową,

zwaną często grójecką. Dzięki temu nabyłem praw i mogę się wypowiadać o tym, co miało miejsce w okolicy *Kwitnącej Jabłoni*, oraz w przedziale II klasy wagonu dla palących.

Na bilecie strefowym wypisano przy niektórych miejscowościach *Wąsk.(torowe)*. Na szlaku *ciuchci* była: Góra Kalwaria Wąsk., Zalesie Wąsk., Piaseczno Wiadukt Wąsk., Tarczyn Wąsk. Dodawano *Wąsk.*, żeby było wiadomo, że po sąsiedzku są pociągi o rozstawie szyn, tj. 1435 mm. (Przypomnę że szyna składa się ze stopki, szyjki i główki). Nasza *ciuchcia* miała tor o szerokości 1 metra. Oprócz żartów, komplementowano ją, że jest niezawodna i można według rozkładu jazdy śmiało nakręcać zegarek. I co najważniejsze – tych, co czekali na peronie, zabrała. Wszystkich. Była pewniejsza niż podmiejski autobus, czy warszawski tramwaj.

Gwoli ścisłości historycznej odnotuję – 15 maja 1914 roku uruchomiono połączenie kolei wąskotorowej z Tarczyna do Warszawy Południowej oraz do Grójca. W 1917 roku położono szyny do Mogielnicy, a w 1924 roku do Nowego Miasta nad Pilicą. (3 października 1954 roku otwarto szlak kolei szerokotorowej do Pilawy i Skierniewic via Tarczyn; zwana *S-Ł* lub po prostu *esetka*, bo łączy Skierniewice i Łuków).

Droga żelazna, wąskotorowa, jest częściowo zlikwidowana, za to *szosa krakowska* – posiła się koreczkami samochodów. Coś musi się skurczyć, aby się z drugiej strony rozkurczyło.

Karnecik kolejowy ma wartość sentymentalną.

Przypomnę, że czerwone – zielone – niebieskie – odcienie żółci i pomarańczy – takie kolory były w (szarych) czasach, które opisuję. Stalowe barwy miały przewagę. Na budynkach stacyjnych (z półokrągłym okienkiem zwanym *wole oko*) leżała cynobrowa dachówka. Stacyjki – miejsca, gdzie był wysyp baśni. Tu pośpiechu nie było widać; nikt z czasem się nie liczył – pasażerowie zatrzymywali się, żeby zagadać i posłuchać, oraz ponarzekać. Była wiejska wolność i otwartość, choć może nie do końca, bo ludzie się odgradzali: miedzą, żywopłotem, siatką albo kolczastym drutem. I jak daleko pa-

mięcią sięgnę, narzekali, jak Polacy. Spędzali życie na dworze, czasami chowali się w cień. W nocy ujadły psy, o zaranku koguty piały. Dzień budziły furmanki z bańkami mleka oraz stuk podków, co trafiły na drogę z kocimi łbami. Czasami ktoś peregrynował szlakiem ziemnego dyszla, bo było mu za ciasno – wyjeżdżał i powracał w południe albo o szarej godzinie.

Dzięki wioseczce odkrywałem rąbki pospolitości; przez wieś niosła się wieść gminna: ... *a odjechać od niej nudno, / a przyjechać do niej trudno!*...

Było. Minęło, więc spróbowałem zawrócić tam, gdzie był początek. Czyli do chwil, z których wykrzesalem wierszyki, choć wtedy to była proza, pełną gębą. Tyle miałem biletów, a tylko trzy zachowałem na pamiątkę i na dodatek wypisane przez konduktora. Mam trzy bilety, które żółkną – to znak, jak czas się po nich przejechał.

Blacharze

Zapewne tacy musieli być w warsztatach kolejowych, bo lokomotywy i wagony były z grubej blachy, poskręcanej i zanitowanej. Takie połączenie blachy musiały być prasowane i na gorąco formatowane. A podczas wgniecia blacharze musieli wyklepać blachę, żeby malarze mogli pomalować. Tylko jednego blacharza z warsztatów było mi poznać, o czym piszę w innej książce (*Trzeci alfabet. Wspomnienia z okolic Kwitnącej Jabłoni*, Wydawca: Gminny Ośrodek Kultury w Tarczynie, Tarczyn 2020). Muszę się przyznać, że zrobił on na mnie takie wrażenie, że do dziś go pamiętam i wspominam. Rzadki przypadek blacharza, a nie patałacha, jakich sporo się ostatnimi czasy namnożyło wśród tych, co zwał ich serwisantami, bo rzemieślnikom nie dorastają do pięt. Ojciec o blacharzach mówi półgębkiem, to znaczyło, że pewnie rzadko zapuszczał się w rejon warsztatów, gdzie krojono i wyklepywano blachę. Ponieważ mało mówił, więc oszczędnie o tym piszę.

Beret

Beret to okrągłe, płaskie nakrycie głowy. Oczywiście z antenką. Latami nosił beret mój tata i jego koledzy z warsztatów: ślusarze, elektrycy, stolarze, frezery, spawacze, blacharze, kowale, maszyniści i pomocnicy, motorniczy. Do szyku mody należało, żeby włosy zaczesać sobie na mokro i nałożyć beret albo berecik. Oczywiście, że beret obowiązywał przez wiosnę, lato, jesień, zimą zakładali pracownicy czapki uszanki. Ale na warsztatach wszyscy, jak jeden, preferowali ciemne berety. Pamiętam, że lubiłem rzucać ojca beretem. Oczywiście, że pod nieobecność taty. (Potem poznałem wyrażenie – *rzut beretem*, było to żartobliwe nawiązanie do sportowej dyscypliny rzut młotem lub rzut dyskiem. To był żart, bo lekkim beretem to można blisko, a nie daleko).

W wagonach prawie wszyscy mężczyźni mieli na głowie berety, oprócz konduktorów, którzy nosili czapki z daszkiem. Mój ojciec był do beretu przywiązany. Dbał o to nakrycie na głowę, podobnie jak o buty. Kiedyś mojemu bratu się wyrwało pytanie: *po czym poznać chama w lecie?* Tata srogo spojrział na brata i jakby nigdy nic, odpowiedziałem – po berecie, po berecie... W domu zapanował śmiech. Ojciec zaczerwienił się i ciszką wyszedł na podwórze, bo sytuacja stała się niezręczna.

Za jakiś czas zauważyłem, że zaczął nosić kolejarzka czapkę.

Kiedy piszę to wspomnienie, to aż mnie korci, żeby wziąć w obronę beret z antenką.

Z tym cieniasem to była, rzecz jasna, przesada, bo cham oznacza człowieka nieuważnego. W takim leksykalnym znaczeniu nie trzyma się tych, co nosili beret. Tacy ludzie szczególnie byli uważni na berecik, żeby nie spadł z głowy. Pocięźnie wyglądał człowiek, któremu wiatr zerwał z głowy ten placek, który szybował jak latawiec, za którym gonił posiadacz tego nakrycia głowy, póki go nie podniósł.

Bocznic kolejowa (→ Mijanka kolejowa)

To droga kolejowa połączona z linią kolejową, która służy do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów – odgałęzienie toru bocznego, specjalnego przeznaczenia, który łączy główną linię z obiektem zaopatrywanym drogą kolejową. Na bocznicach pracowały lokomotywy manewrowe. Bocznicę stacyjną poprowadzono w 1901 roku do Cegielni Gołków. (W okresie 1911–1914 wyznaczono przystanek i zbudowano murowany budynek stacji Gołków).

Nie wiem, czy była bocznic do Cegielni Pawłowice (stacja Pawłowice Kopana).

Bocznicę prowadziły do zakładów przemysłowych (cegielnie, papiernia w Konstancinie).

Z czasem likwidowano je, bo Warszawa podniosła się na tyle z gruzów, że na cegłę nie było już takiego pobytu. Za to pozostały boczne tory, na których trwał przeładunek towarów. Latem snuł się z nich kurz. Wiatr tarosił wapno i nawozy. Słyszało się jak robotnicy szuflami wysypują węgiel albo koks. Co rusz podjeżdżały samochody, traktory albo furmanki i ustawiały się pod betonową rampą. Rozładowywano wagony na bocznych torach. Węgiel, koks, drzewo, nawozy...

Kiedy w szkole podstawowej przerabialiśmy wiersze rewolucyjne Włodzimierza Majakowskiego, to w oczach stawały mi bocznic z trylinką, jakie widziałem w Piasecznie i Grójcu. Ale o tym nigdy nie pisałem nawet półśłówkiem. Dzisiaj pozostały li tylko na planie linii Dworzec Warszawa-Południowa–Nowe Miasto nad Pilicą. Są zaznaczone linią, z której wychodzą milimetrowe kreseczki. Przypominają szew chirurgiczny.

Bonanza

W latach 60. XX wieku w Polskiej Telewizji czarno-białej emitowano serial *Bonanza*, którego akcja działa się na rancho Cartwrightów, położonym w Wirginii, w stanie Nevada. Miejsce akcji,

sadyba amerykańska *Ponderosa*, była większa niż Kopana z okolicznymi wioszczkami: Wylezin, Racibory, Kawęczyn, Rembertów, Cieśle, Pamiątka, Księżowola, Kocerany. Odcinki westernu wzbudzały duże emocje, choć telewizorów było jak na lekarstwo. Film jak film z dzikiego zachodu (western), gdzie wyraźne były charaktery czarno-białe. Czyli grube krechy, które można pocieniować i nie sposób pogrubasić. Film rozpoczynał się motywem muzycznym i pojawiała się płonąca mapa, z której wyjeżdżali konno bohaterowie. Do dziś szumi mi w uszach muzyka, prościutka, gitarowa, z tłem orkiestry.

Przyjeżdżam z sanatorium do domu i słyszę, jak siostra mówi: *zaraz będzie «Bonanza»*. Zdziwiłem się, bo jeszcze w domu nie mieliśmy telewizora, więc chodziłem do świetlicy PGR Pawłowice, a nawet do PGR Księżowola. I nagle słyszę, jak przejeżdża *ciuchcia*, a siostra śmieje się i mówi *Bonanza*. Patrzę, bo nie wiem, jaki snuje wątek. Że nie potrafię znaleźć paraleli do koni, na których pędzą kowboje. Co ma wspólnego film z *ciuchcią*? – zadaję sobie pytanie. *Mirus, coś się tak zadumał?* – pyta siostra. Wstydzę się przyznać, że nie wiem, o co jej chodzi.

Minęły lata i podczas rozmowy telefonicznej z Mirką Olszewską (z d. Roszczyk), która ma w Tarczynie kwiaciarnię, zapytałem, jak dzieci z Rembertowa radziły sobie z dojściem do szkoły? A moja błyskotliwa koleżanka zagaiła, że *pieszo, a jak była pogoda, to rowerem, czasami autobusem; nie dowożono nas «Bonanzą», jak dzieci z Pawłowic*. Pamiętam, bo tym krytym wozem zabierano mnie z Kopanej do Pamiątki. Dzisiaj w tym miejscu jest róg ul. Działkowej i Pawłowickiej. Kiedy usłyszałem, jak Mirka mówi *Bonanza*, poczułem się tak, jakbym odbywał peregrynację rzemiennym dyszlem po okolicy *Kwitnącej Jabłoni*. No cóż! Dopokąd żyjemy, majaczy w nas dzieciństwo.

Budynki stacyjne z komóreczkami, studnią i WC

Nieraz marzyłem o tym, żeby w takim budynku z cynobrowymi dachówkami zamieszkać. Nieraz miałem ku temu okazję, żeby

wejść na stryszek z matką do *Pani Rysiovej z Góry* (Krystyna Antosiewicz). Nieraz ku temu była okazja, żebyśmy zamieszkali w takim domku, ale... decydujący głos należał do matki, która – choć tego nie wiedziała – realizowała *Rotę* Marii Konopnickiej: *Nie rzucim ziemi, skąd nasz ród, (...) – Tak nam dopomóż Bóg.*

Aha!

Budynki stacyjne, dzisiaj należałoby by napisać infrastruktura, były z cegły i zadaszone albo typowe wiaty, w których wiatr miał wielkie pole do popisu. Pod wiatą można było przeczekać deszcz, śnieżycę, ale kiedy nadciągała burza, to lepiej było szybko wiać spod wiaty, bo to był taki piorunochron, co ściągał burzę.

Bożyszczce

O tym mogły by napisać kobiety. Dzisiaj już starsze panie. Mężczyźni też by coś dodali, bo przecież niejedna pannica zawróciła im w głowie. Na pewno takimi byli członkowie zespołów młodzieżowych zespołów muzycznych, jak *Wieśniacy* z Prac Małych koło Tarczyna. Dziewczęta do nich wdychały i traciły głowę (dobrze, że nie co inne). Byłem świadkiem kobiecych uniesień. Obserwowałem kątem oka zza okna przedziału w wagonie osobowym II klasy, dla palących.

Bójki

Czasami dochodziło do rękoczynów, bo nieraz kogoś śwędziały ręce, żeby komuś przyłożyć. Byli tacy, co tylko szukali zaczepki do bijatyki. Zaczynało się od bluzgu, a resztę dopełniali na pomostach. Trzaskali się po facjatkach. Były podrapania, krew, obtłuczenia i zwichnięcia lub złamania (nosa, kończyny górnej). Podobni nieraz błysnął nóż. Bito się też wojskowymi pasami (czytaj: sprzączką). Od rzezimieszków wolałem się trzymać jak najdalej się dało. Dzięki takiej strategii nie oberwałem od nikogo w życiu.

Bufet

Chyba taki napis był obok poczekalni na stacji Piaseczno Miasto, Grójec. Przechodziłem kiedyś i spojrzałem, i nie śmiałem wstąpić, bo trzeba było samemu się obsłużyć, tj. podejść do lady i zamówić coś do picia albo jedzenie. Widziałem, że sączono słomkową herbatę, na dnie szklanki leżały suszone listki herbaty, sparzone wrzątkiem. Ktoś ruszał szczęką i konsumował coś, ktoś pochylał się nad głębokim talerzem. Pani bufetowa miała duży dekolt i wplecioną we włosy bielusięnką koronkę tasiemki, nie kolorowy szlaczek. Dzięki kontuarowi czuło się namiastkę domu. Zapach bigosu i potraw roznosił się po dworcu i peronach. Słyszałem, że w szynkwasię pito piwo i kciuki alkoholu. Musiało to być wesołe miejsce, bo gdzie w gardła leją, to wniebogłosy przywalają ciszę. Nie wiem, kiedy barki kolejowe zamknięto. Wiem, że nikt ich nie żałował. Pomieszczenie przystosowano na potrzeby biura. W ten oto sposób zabrano ostatnie miejsce, w którym można było sprawy oprzeć o bufet.

Buty tokarza

Ojciec kilka razy przywiózł do domu nowe buty, jakie dostał w przydziale. Obuwie stawił w ganku. Było ze świńskiej skóry, z napami, z dębową podeszwą, podzielowane grubą blaszką. Z grubą sznurówką. Para butów ważyła kilka kilogramów. Na noskach miały blaszki. To było takie obuwie, na które jak spadło kilka kilogramów, to nawet się nie zdeformowało. Raz pozwoliłem sobie, pod nieobecność taty, wejść w jego tokarskie wierzchnie okrycie stóp. Kiedy w nich stanąłem, to nie mogłem dać kroku, takie były toporne. Za to mój tata w nich chodził po warsztatach i nie narzekał. Jak szedł po hali, to słychać było charakterystyczne tupanie. A na ulicy to podeszwą tak uderzał o bruk, że ustępowano mu miejsca. Ojciec nawet potrafił takim butem kopnąć. Ale pewnie nie kopnął nikogo w zadek, bo takie zetknięcie z miejscem, gdzie kończy się szlachetna część pleców, zapewne skończyłoby się złamaniem.

Trzewiki robocze były nasączone płynem chłodzącym, smarem, olejem, pokaleczone opiłkami, nakapane iskrami, które spadły z palenisk kowalskich. Były zawsze brudne i nigdy ich nie pastował. Latami stał w takich chodakach przy tokarni. I choć niejeden upadł na nie pręt, to stopa była cała. Nie licząc płaskostopia. Dziwne, że nie miał na nogach żylaków.

Piszę o tych trepach, żeby komuś czasami nie wpadło do głowy to, że nosił drewniaki. W tamtych czasach w drewniakach nikt nie chodził w biurze ani w szpitalu. Ta moda przyszła później. W slangu miejskim *drewniakami* określano grosiki (1 gr, 2 gr, 5 gr), którymi rozmieniano drobne pieniądze.

Była

W pociągach kolejki wąskotorowej była tylko II klasa dla palących, więc na swój sposób panowała równość. Czuło się zapach papierosów. Nikt nie musiał siedzieć w I klasie. Wszyscy jechali razem, w tym samym wagonie. Siedzieli albo stali na pomoście. I cieszyli się, że jechali. Oto skrajny minimalizm, posunięty do wąskich potrzeb, o jakich nie śniło się filozofom i psychologom, oraz psychiatrom.

Ciekawscy

Od dzieciństwa byłem ciekawy świata i ludzi, ale nigdy nie ciekawski. Filuternych spotykałem na peronie i w wagonie *ciuchci*. Ciekawiło ich, gdzie jadę? po co? w jakiej sprawie? Interesowało ich, czy na pewno wyzdrowieję i przestanę wreszcie chodzić o kulach? Takimi bardzo krępującymi pytaniami mnie chwyтали w swoje sidła. Walili prosto z mostu z krzywej kładki, jak to bywa na wsi i miasteczkach, za którymi się wlecze wielka peryferia. Lud raczej nie używa eufemizmów i nie dba o konwenanse oraz formy. Nieokrzęsani zawsze byli w przewadze i narzucali swoje normy. W pociągu nieraz się przysiadali do siebie ludzie, żeby po prostu – poplotkować.

C

Znudziły im się i oswoiły krajobrazy za oknem wagonu, więc starali się *zabić czas*. W wagonie było jak w ulu. Nie dość, że silnik spalinowy robił dużo hałasu, to i pasażerowie się przekrzykiwali. Było tak, jakby rozmawiali na polu. W *ciuchci* matka rozmawiała o wszystkim, a kiedy pytania dotyczyły mnie, to uprawiała sztukę uniku. Sprowadzała rozmowę na bezpieczne tematy. Wcześniej mi zakazała w domu, żebym z ludźmi nie gadał. Byłem takim pasażerem-słuchaczem. Jak było trzeba przytaknąć, to kiwałem głową albo odpowiadałem półsłówkiem. Mój ojciec lubił z byczymi chłopami rozmawiać i żartować. Siostrze też nie zamykała się buzia. Jaki był brat w wagonie? Nie wiem, bo rzadko jeździłem z bratem. (Brata to ja za dobrze nie znam, bo bardzo rzadko się spotykaliśmy).

Ciekawskich spotykałem w wagonie, siedzieli i perorowali na cały przedział. A jak pociąg stawał na stacji, to wychodzili na peron, żeby zobaczyć, co się dzieje na zewnątrz. Ponieważ nie interesowałem się sprawami cudzymi i nie byłem wścibski, więc przesywający przestali mnie zaczepiać. Po prostu byłem po stronie innej ciekawości, miałem skłonność od dzieciństwa do zgłębiania tego, co się dzieje na ziemi i w niebie. Tę moją cechą zauważyli, więc wścibscy starali się mnie omijać. I słusznie, bo nie interesowałem mnie poziom kałuży. Raczej głębokie wody, gdzie duże ryzyko, ale jaka przyjemność.

W *ciuchci* zrozumiałem, że trzeba być zawczasu mądry, bo nigdy nie wiadomo, jaki ci stanie na drodze ciekawski(-a). Lepiej wcześniej wiedzieć, czy kpi, czy o drogę pyta?

Ciuchcia

Tak mówiono o kolei wąskotorowej relacji Nowe Miasto nad Pilicą – Warszawa Południowa. Sunęła wzdłuż sadów, łąk, lasów mieszanych, szczyrych pól. Rozsiewała po drodze tęsknoty. Ludzie mówili, że po szynach czajnik jedzie. Mój ojciec, gdy usłyszał sapanie zza lasu, szybko wybiegał z domu. Przyjmował wszystkie pociągi. Stał na podwórzu jak zawiadowca stacji. Był starszym rzemieślni-

kiem w warsztatach kolejowych w Piasecznie. Na pamięć znał wszystkie lokomotywy i wagony. Wraz z kolegami naprawiali chore mechanizmy. Smarowali silniki parowe. Chuchali i dmuchali. A jak była trzeba, to zaklęli, że pasażerowie bezmyślnie niszczą ich ciężką i brudną pracę. Mój tata pachniał dymem i smarem.

A dzieci na szynach kamyki układały. Myślały, że pociąg wyleci z torów. Polne kamyki chrupały pod kołami wąskotorowej.

Latami przewoziła pasażerów. Fikuśna lokomotywa ciągnęła ciemnozielone wagoniki. W wagonach było tak ciasno, że konduktor miał spore kłopoty się przecisnąć.

Na większych stacjach były bary. Można było zjeść i wypić *kciuk alkoholu*.

Lata 50. i 60. XX wieku to rozkwit wąskotorówki. Jeździło pełno ludzi. W wagonach, na pomostach, a nawet na stopniach. Przypominała kiść winogron. *Ciuchcia* wszystkich zabrała. Była jak z gumy. Nikt nie został na peronie. Miała też specjalnie doczepiony pocztowy wagon.

W latach 70. XX wieku pojawiły się spalinowe niebieskie *motorki* i ciemnoczerwone *rumuny*. Ciuchcię odstawiono na boczne tory. Pomaleńku konała. Aż któregoś dnia skasowano pasażerskie pociągi. A z biegiem lat i towarowe. Podarto rozkład jazdy. Nad jej losem postawiono przysłowiową kropkę. Przyłożono kleksa.

Starzy ludzie czule wspominają *ciuchcię*. To nic, że na jej temat opowiadano złośliwe dowcipy, które przeminęły jak dym z lokomotywy.

Do dziś utarło się powiedzenie, że według pociągów wąskotorowych można było nakręcać zegary. Czego nie da się powiedzieć o pociągach z szerokich torów.

Ciuchci już nie ma; odwieziono ją do muzeum.

Pozostały szwy wąskich torów w bruździe ziemi.

Mijają lata, a ja nadal przechowuję bilet, który zółknie jak jesienny liść. I to nie jest wcale piosenka, trenem lata i wiosny przeszły. Pozostał na nim ślad z długopisu konduktora.

Czekanie

O tym, że nie wolno się na pociąg spóźnić, wiedziałem od dziecka. Wcześniej można było przyjść, ale nigdy za późno. Takie lenistwo kosztowało czekaniem na następny pociąg. Od dzieciństwa przychodziłem na stację Pawłowice-Kopana z dużym zapasem. Szedłem powolutku, choć to nie było tak, że podróż mnie nastrajała do spokoju. Mogę śmiało napisać, że śpieszyłem się powoli. Zawsze się denerwowałem przed każdym wyjazdem. Drżałem jak listki osiki przy nasypie kolejowym, obok mostku. Nie lubiłem wyjeżdżać z domu, a los tak zadecydował, że co rusz mnie wydłubywał z pestki okolic *Kwitnącej Jabłoni*. Za to mój ojciec się nie śpieszył, wyruszał z domu, gdy słyszał gwizd spod Grójca. Stałem na peronie i kłaniałem się sąsiadom, których zawsze coś ciekawiło i nieraz chcieli o coś zapytać. A mi już nie starczało inwencji na to, żeby im odpowiadać enigmatycznie. No bo ile można odpowiadać na zapytywanie: *Mirek, jak tam z twoim zdrowiem?* Z opresji wybawiła mnie *ciuchcia*. Wsiadałem do wagonu i sadowiłem się przy oknie. Latami to trwało. W Piasecznie-Wiadukcie się przesiadałem na pociąg z szerokich torów i czułem się samotny.

Za to w powrotnej drodze, żeby sobie skrócić czas czekania na pociąg wąskotorowy, z wiaduktu szedłem do Piaseczna. Nieraz było tak, że musiałem godzinami czekać na pociąg w kierunku Grójca, bo nie miałem innego wyjścia. Siedziałem na dworcowej ławeczce i czytałem. To mnie nauczyło, żeby nie denerwować się na rozkład jazdy.

A potem było tak, że nieraz czekałem na przystanku autobusowym i nie pękałem ze złości, gdy autobus się spóźniał; nie złorzeczyłem, jak pasażerowie. Myślę, że to była zasługa *ciuchci*, która nauczyła mnie, że zamieszanie poniżej. Póki się da, trzeba się opanować i uspokoić, jak przed podróżą. Niezależnie po jakim sunie torze koło losu.

Carlos Ruiz Zafón, hiszpański pisarz, w powieści *La sombra del Viento*, 2001, wyd. pol. *Cień wiatru*, 2005 skreślił: *Od czekania dusza rdzewieje*. Niekoniecznie.

Czytanie

W pociągu nie tylko szukano pretekstu do rozmów, żeby czas podróży skrócić. Czytano gazety („Express Wieczorny”, „Trybunę Mazowiecką”, „Sztandar Młodych”, „Przyjaciółkę”). I odrywano się, żeby popatrzeć w okno, o które niepogody dbały, aby je przetrzeć. Czytelnictwo nie wzbudzało entuzjazmu, choć analfabetów jeszcze się spotykało. Nieraz słyszałem przymówkę, że ktoś czyta zamiast wziąć się do roboty. Wyrobić w sobie nawyk czytania – piękna cecha, wiedzieć coś – to już w ogóle zachwyty. Dzięki światłom druku zrozumiałem, ile jeszcze nie wiem, nawet o tym, że był Kohelet.

Ćwierkać

To znaczy wydawać krótki, urywany wysoki dźwięk; świegotać, świergotać. Od wiosny do jesieni obok stacji ćwierkały wróbelki od samego rana albo świerszcze rozcinały ciszę. Nieraz jak szedłem torami do lasu, to na buty skakały pasikoniki. Trasa, jaką pędziła *ciuchcia*, była dobrze rozćwierkana, i pewnie jest, choć pociąg czasami jeździ, tylko na pewnym odcinku, według turystycznego rozkładu.

Za to wróbelki pojawiają się w scenariuszach ślubowania uczniów klasy pierwszej szkoły podstawowej i wcale nie spieszą im do odlotu. I tak sobie *Ćwierkają wróbelki o samego rana / Ćwir, ćwir, dokąd idziesz Marysiu kochana / A Marysia na to, śmiejąc się wesoło, / Szkolny rok się zaczął, więc idę do szkoły*. Tak jak w szkole, przy stacji kolejki ćwierkały wróbelki, od jutrzni do wieczora. Drzewiej.

Ćwok

Nieraz ktoś tak o kimś mówił i nie wiedział, co gada. Komuś się wydawało, że może dokuczyć, a tak naprawdę siebie ośmieszał. Pamiętam, że kiedyś zwróciłem interlokutorowi uwagę, że używa słowa którego nie rozumie, więc przestał bliźniego zablizniać. Ćwok to nie tylko człowiek nieobyty, nieokrzesany, ale też taki, który nie

Ć

czyta książek. Ponieważ w pociągu tylko jedna pani czytała oraz Stara Marcjanna, więc po trochu ćwokami były zapełnione wagony. Nie ubliżam, tylko stwierdzam fakt, bo nie czas na brązownictwo, jak Boya kocham!

D Daniel

Kolejarz-maszynista, a na rencie – pszczelarz. Karierę na kolei zaczynał od pomocnika maszynisty. Dbał, żeby ogień nie zagaśł w piecu. Był zawsze umorusany jak kominiarz. A potem tak się wspinał pod drabinie, jak strażak. Dochrapał się pierwszego maszynisty. Mój ojciec mówił, że prowadzi pociąg *bardzo nerwowo, szarpie*. Wystawiał Danielowi nie najlepszą notę. Po lokomotywach przesiadł się na spalinowe motorki. Siedział w kabinie. Czyściutki. W koszuli uprasowanej przez panią Danielową, czyli panią Stefanię. I znowu pytałem tatę – jak ocenia Daniela motorniczego. A tata – *szarpie i prowadzi nerwowo*. Liczyłem, że zmieni zdanie, a gdzie tam!

Mieszkał naprzeciw naszej działki. To on pierwszy jeździł po sanatoriach i jego żona ani nie mrugnęła okiem, że wpadł w nałóg wyjazdów. Dziwna postać. Jeszcze dziwniejsza kariera. Zaczynał od popychadła.

Zaczął jeździć po sanatoriach. Był kuracjuszem. Stroił się. Przystał używać płynu ogórkowego po goleniu. Namaszczał się kremami. To pewnie na baby działało. Ponieważ od młodych lat bywałem w sanatoriach, więc nie musiałem dociekać, skąd taka zmiana w imagu Daniela. Matka coś tam ciszką nadawała ojcu, który jeszcze nie poznał powabów polskich uzdrowisk i kurortów. Daniel przeszedł na wcześniejszą emeryturę. Kiedy zapytałem ojca – jaki był z niego maszynista, odpowiedział machnięciem ręki. Jako pasażer muszę oddać sprawiedliwość, że kiedy jechałem pociągiem, który kierował Daniel, to wagony wzajemnie się szarpały. To nie była jazda płynna. Powiedzmy jak nieheblowana decha.

Po śmierci Andrzeja Zarzyckiego (toromistrza, pszczelarza) zajął się ulami. Chorował. Ćpał się lekami i różnymi środkami.

Opuszczały go siły. Słabł i mizerniał w oczach. Kiedyś mnie zdybał i prosił, żebym mu uporządkował artykuły o pszczelarstwie. Zrobiłem robotę, za którą chciał zapłacić miodem. Nie przyjąłem daru, bo od sąsiada się nie bierze. Poprosiłem tylko, żeby wyjął królową z ula. Wydłubał królową i za nim ruszył rój pszczół. Niesamowity widok. Patrzyłem z podziwem. Daniel szedł i był dumny, że owady są mu posłuszne. A potem powiedział, że chciałby mi przekazać ule, żeby tradycji stało się zadość. Odmówiłem, bo nie widziałem siebie w roli pasiecznika. Nie miałbym serca wykradać pracowitym pszczołom miód i oszukiwać ich cukrem. Zapewne bym je tak rozbisurmanił, że nie wiem, czy chciałyby wylatywać z *domków apikultu*?

Deputat

To według *Małego słownika języka polskiego* «część uposażenia lub uposażenie dodatkowe wypłacane w naturze artykułami pierwszej potrzeby, jak opał, żywność itp.» Notka nie oddaje istoty rzeczy, więc muszę ją uzupełnić nieco, żeby była wiadomo, jak to było na kolei wąskotorowej. Pracownicy PKP byli objęci sporą listą rzeczy, jeżeli chodzi o deputat. W zależności od pełnionej funkcji na kolei. Wszyscy otrzymywali deputat węglowy i drzewny, oraz ulgowe przejazdy na krajowych liniach kolejowych. Rodziny kolejarzy korzystali ze zniżki na bilety (80%). Mój ojciec, jako rzemieślnik, dostawał raz na rok płaszcz, mundur, spodnie i czapkę kolejową, kalesony, buty, drelichowe ubranie. Konduktorzy otrzymywali ubranie letnie i zimowe. Z deputatu cieszyli się kolejarze, bo węgiel był na wagę złota, nim palono w kuchni i ogrzewano mieszkania. Poza tym niektórzy otrzymywali spały (drewniane podkłady wycofane z użytku). A ci, którzy nie chcieli deputatu, pozyskiwali pieniądze. Mój tata pilnował, żeby deputat go nie ominął. W myśl zasady, że jak dają, to bierz w garść, a jak biją – to nogi bierz za pas. Uposażenie w naturze to było takie gratis, które ma swoją cenę. Pamiętam, że często o tym tata rozmawiał z matką. Kolejarze, podobnie jak inne grupy zawodowe, mieli swoje przywileje (przydziały). W „Gazecie Wyborczej”

z 3 kwietnia 2006 roku, nr 79, na stronie 30. zamieszczono tekst Leszka Baja *Deputaty wiecznie żywe*. Oto passus poświęcony rodzinie kolejarskiej: (...) *Przywilejami, czy jak wolą je nazywać niektórzy związkowcy uprawnieniami pracowniczymi, cieszą się również kolejarze. – Nasze uprawnienia to pestka w porównaniu z górnikami. (...)*.

Drzewiej to nie była aż taka pestka, bo dostać bloczek biletów kolejowych, mieć zniżkę na pociągi, otrzymać kilka ton węgla, drewna, mundur, spodnie, marynarkę, kalesony, to miało swoją wagę w budżecie rodzinnym. Można było odłożyć grosz do grosza, aż się uzbierała... kokosza.

Dezynfekcja

To niszczenie drobnoustrojów chorobotwórczych środkami chemicznymi lub chemicznymi. Najczęściej do walki ze szkodnikami używano wapna. Obiekty użyteczności publicznej (sala dworcowa, ubikacje) malowano wapnem i farbą olejną. Dworzec w miarę sił sprzątano, na ogół było schudnie i czysto, choć zdarzało się, że ktoś napsocił tak, że sprzątaczką nie dawała sobie rady. Za to w ubikacji panował smród, fetor, i w ogóle człowiek nie miał ochoty wejść za potrzebą. Kolejowe ubikacje, koszmar. Niezależnie czy była na kolei wąskotorowej, czy szerokotorowej. Oczywiście, że wychodek był murowany albo z drewna. W murowanym były betonowe oczka, do których wlatywały ludzkie ekskrementy. Ilekroć musiałem ukucnąć, tylekroć się bałem, żeby nie wpaść do dziury. Do gnojówki. Za to w drewnianych WC można było usiąść jak na sedesie. Ba! Zdarzało się, że w tym przybytku natrafiło się na papier toaletowy albo skrawki gazet wbite na gwóźdź. O dezynfekcji pamiętano od wielkiego dzwonu, kiedy wywożono szambo. Nie słyszałem, żeby ktoś mówił o dezynsekcji (tępienie insektów, szkodliwych owadów, pasożytów). Z wszelkimi pasożytami rozprawiano się podszwą buta albo metalowym prętem. Złapać mysz albo zabić szczura, dla rzemieślnika z warsztatów kolejowych, to była przysłowiowa pestka.

Z higieną też było różnie. Powiedzmy jak w dowcipie, na wsi jest czyste powietrze, bo ludzie nie otwierają okien.

Za to kobiety dbały, żeby *ciuchcia* nie zarosła brudem. Staraly się, żeby dworcowe poczekalnie były wysprzątane i schludne. Pamiętam, że kiedy wysiadałem z pociągu, to marzyłem, żeby umyć ręce po podróży. I nieraz sobie stałem pod pompą z zimną wodą i myłem dłonie, wprawiałem w zdziwienie przechodniów. To nie była żadna ekstrawagancja, tylko upomnienie, że każda podróż brudzi. Że są bakterie i wirusy.

Dobra prasa

Nieraz pisałem o *ciuchci* w prasie o zasięgu ogólnopolskim i lokalnym. W 1985 roku nawet posunąłem się tak daleko, jakby szyny nie miały końca. Oto stosowny fragment pt. *Moja dziesiątka: (...) 10. CI KTÓRZY podjęli decyzję sprowadzenia z zagranicy wagonów dla potrzeb kolei wąskotorowej relacji Piaseczno – Grójec – Nowe Miasto nad Pilicą. (Do dziś ważne są bilety na trasie Piaseczno – Góra Kalwaria – Warszawa Południowa). W ślad za tym poszły czyny: wymiana podkładów, szyn, malowanie stacji (w polu) i napisów wytartych. Nareszcie skończą się utarczki między pasażerami a konduktorami. Powiem więcej: żal było patrzeć na wagony osobowe, w których zamiast szyb wprawiono dykty, drzwi podwiązywano drutem, bo przeciągi zwały czapki, berety z głów.*

Jako pasażer kolei szerokotorowej, mam dla DECYDENTÓW dużo ciepłych słów od okolicznej ludności, ale to już całkiem inna sprawa („Tygodnik Kulturalny” 1985, nr 17).

I pomyśleć, że tego już nie ma. A jeżeli jest, to pod darnią.

Do widzenia, trajlusie...

W 2000 roku zawieszono trakcję trolejbusową Piaseczno–Warszawa Południowa. 17 mln zł utopiono w asfalt. 39 trolejbusów poszło do kasacji. Zdemontowano trakcję. Cały wysiłek ludzki poszedł

na złom. Przed laty podobny los spotkał kolej wąskotorową. I pomyśleć, że stało się to w 80 rocznicę warszawskich autobusów.

Dowcipy

Kolej wąskotorową prasa nazywała *kolej podjazdowa*, ciągnięta przez *samowarek*. Podobno w wagonach wisiały tabliczki z napisem: *Uprasza się nie zbierać grzybów podczas jazdy pociągu*. Takie curiosum znalazłem na stronie 114 książki Małgorzaty Szubert, *Leksykon rzeczy minionych i przemijających* (Muza, Warszawa 2003). Odnotowuję żart, choć wydaje się mocno naciągany, bo wyskoczyć z *ciuchci*, to był nielada wyczyn – kaskaderka dla wirażki; coś na styku złamanie nóg i karku. Wbrew zdrowemu rozsądkowi, niestety.

Drelich

O drelichu nie wspomina żaden słownik języka polskiego. Mały i duży, więc znowu muszę sam siebie obsłużyć, bo leksykonografowie przysnęli albo im się gdzieś podkleiła fiszka, jak mówią urzędnicy, kiedy trochę zabagnią w papierach. Zamiast zwać na kogoś innego, biorę się do roboty i muszę wysilić pamięć. Alfabet to leksykon typu ligt, gdyby ktoś pytał. Ale wracajmy do drelichowego ubrania, w którym chodzili rzemieślnicy (i nie tylko!) zatrudnieni w PKP (kolej wąskotorowa). Nieraz widziałem ojca w pełnym rynsztunku ubioru. Miał spodnie i bluzę drelichową, drelichową czapkę z daszkiem, a na nogach buty, o których piszę w innym miejscu. Bluza, zapinana na guziki, po bokach miała dwie kieszonki, a na klatce małą kieszoneczkę. Spodnie były obszerne. Pod drelichem była koszula flanelowa i barchanowe kalesony, czyli ostatni bastion męskości. W tym szarym drelichu wyglądał jak proletariusz, ale nie ten z gazet i telewizji, czy pomników. Wszyscy rzemieślnicy przypominali smutnych robotników, jakich nie mało jest na całym świecie. Kiedy przyszło mi w szkole zawodowej nosić na warsztatach drelichowe ubranie, to zrzędma mi mina, tj. zmarmotniałem. Z tym

większym podziwem patrzyłem na kolegów taty, którzy potrafili zachować specyficzne poczucie humoru i żart. Pewnie dlatego, że nie mieli w warsztacie lustra. Drelich był ubraniem roboczym. Takim samym jak w moim przypadku: koszula, krawat, szelki, jeansowe spodnie, kurtka, oraz buty dobrze wypastowane. Moje ubranie nie było codzienne dla tych, co pracowali w warsztatach kolei wąskotorowej.

Dróżnik

Najsampierw napiszę, aby wiedzieć, co to był dróżnik, najlepiej sięgnąć po *Słownik języka polskiego* pod redakcją Witolda Doroszewskiego, t. I–XI, Warszawa 1958–1969, gdzie czarną czcionką na białym papierze zaczerniono, że to: «*pracownik sprawujący dozór nad powierzonym sobie odcinkiem toru kolejowego lub szosy; dozorca drogowy*»: *Z przydrożnych rowów płyną dymy. To dróżnicy wycinają i palą krzewy, robiąc przedwiosenne porządki, oczyszczając rowy*. Cytat pochodzi z *Kartoteki* Tadeusza Różewicza (1921–2014); z 1960 roku. W literaturze pięknej o dróżniczce pisał Andrzej Kuśniewicz (1904–1993) w powieści *Lekcja martwego języka*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1977. Przeczytajcie to, co się widzi i można łowić uszami, jak echo sprzed lat: (...) *Słychać też stukot kół o spojenia szyn, mimo iż pociąg oddalony jest jeszcze o kilka kilometrów i od stacji Turka, i od budki dróżnika oznaczonej napisem w dużym formacie: Tu-2. Dlatego że taka znakomita słyszalność, jest zawsze dość czasu, mając nieco wprawy, by ogarnąć się i wyjść przed budkę dróżniczą, ustawiając się następnie na baczność z chorągiewką w rękę. Chorągiewka ta jest przytwierdzona do bardzo krótkiego kijka, szerniałego od użycia w ciągu wielu lat i wyslizganego od rąk. Płótno chorągiewki też zszarzało, straciło swą niegdyś jaskrawą, dumną barwę, jest teraz nie tylko brudne, lecz i wystrzępione po brzegach. Ale i tak służy wiernie cesarsko-królewskim kolejom (...).*

Przypomnę, że Liza Kut objęła schedę po dróżniku, który poszedł na I. wojnę światową. Była w ciągłej dyspozycji pociągów oso-

bowych i towarowych. Expressis verbis: *Trudno by było wyobrazić sobie Lizę gdzie indziej niż na kolei, na przykład w miasteczku będącym ośrodkiem nadrzędnej władzy, a także siedliskiem ludzi żyjących tutaj, w praktyce jakby poza zasięgiem wojny, która w ostatnich latach znacznie się oddaliła i jakby wygasła. Tylko jej ukochana kolej żelazna nadal niezmiernie służyła wojnie. Ona jakby scalała, cementowała wszystko dookoła, uzasadniając pracę Lizy Kut, a pośrednio i samo jej istnienie. Była zjawiskiem statym i trwałym, tak jak mogłaby się wydać zima z mrozem i śniegiem sprawą naturalną i niezmienną komuś, kto nigdy w życiu nie przeżył ani wiosny, ani tym bardziej lata. (...) Liza Kut, (...) jakby ulubienica i pośrednio jej produkt uboczny, surowa i godna, ze swą smagłą szczupłą twarzą i zaciśniętymi wąskimi wargami, stała na baczność, salutując przelatujące tuż przed nią wagony również obsługujące wojnę. Nieliczne pociągi cywilne miały w jej oczach znaczenie podrzędne i właściwie niewarte tego naprężenia się od karku po pięty wysuwające się z wciąż nie zasznurowanych butów, tego salutowania, tej uroczystej ceremonii. Czuła się, jak czuć się może i winien wierny żołnierz na warcie przy ważnym obiekcie państwowym, zwłaszcza w czasie wojny, przy prochowni czy arsenale, a chyba nawet w momentach szczególnie podniosłych (a takie nachodziły Lizę), w cesarskim Burgu znanym jej z widokówek. Może i czasami śnił się jej ten Hofburg wiedeński, pełen luster, złocień sztywnych lokajów w wytlaczanych haftami liberiach. (...).*

Długi passus jest komentarzem-notą, jaką rzadko się spotka w książkach lub gazetach sprzed lat. Wyprzedzę trochę czas i powtórzę to, co w moich stronach przegapiono i doprowadzono do ruiny.

Nie będę się napinał, więc napiszę, że *ciuchcia* była na służbie w czasie dwóch wojen światowych, 1. i 2., oraz w czasach pokoju. Po 1989 roku ją zlikwidowano. Oto jak potraktowano jej zasługi, za to, co przewiozła i przemyciła. Pamięć o niej szybko poszła w zapomnienie. I nigdy nie miała swojego dróżnika z żółtą chorągiewką. Ale za to mieliśmy Dom Dróżnika w Pamiętce. Oczywiście, że praca

dróżnika to nieskomplikowane zajęcie. Trzeba dbać o stan torów i podkładów albo drogi. Codziennie robić obchód trenu. A w czasie zimy odśnieżać szeroką szuflą na drewnianym kijku, lub zamiatać miotłą, czyli pękiem związanych różeg z brzozy. I być przygotowanym na wszelkie zaczepki pasażerów z pociągu, jak wyżej wspomniana niemiecka dróżniczka, bo – jak pisze Andrzej Kuśniewicz – *Niektórzy maszyniści, (...) mijając budkę (...), wychyleni przez okno lokomotywy, wykrzykują różne słowa w zależności od humoru i pogody. Gdy deszcz, czasami nikt nie wyjrzy. Nikt nie odpowiada ani na pozdrowienia, ani na zaczepki młodszych palaczy, a także jadących w wagonach urlopików czy żołnierzy z kolejnych marszbatalionów kierowanych tędy z Węgier na front wschodni. (...) Ma swoje drobne radości, to fakt. Jej ambicją jest na przykład gwizdanie, naśladowanie lokomotyw szczególnie. Poznała cały kolejowy alfabet dźwięków, od sygnału zbliżania się do stacji po hasło do jej opuszczenia, a także nerwowe gwizdki przed czerwonym semaforem w oczekiwaniu na wjazd. Każdy inny, trzeba je tylko umieć rozróżnić, (...).*

Budka – posterunek kolejowego dróżnika, ważny punkt w węźle kolejowym. W tej pracy trzeba być czujnym, jak w kole losu, które toczy nasze życie. Musi być ktoś, kto podnosi lub opuszcza szlaban.

Ale wracajmy do tematu, do peregrynacji koleją wąskotorową.

Tyle jeździłem *ciuchcią*, a nie wypatrzyłem dróżnika. Podpytywałem krajanów, odpowiadali, że nie widzieli. Za to był w Pamiętce dom dróżnika (→ **Autobus**) z cegły, w którym mieszkały dwie rodziny: Reków (12 lat, do 1966 roku) i Sankowskich. Dzieci z tych rodzin miały *przez płot* do szkoły.

W 2019 roku m.in. pisałem: Opatruję wstępem to, co piszę w formie wspomnień, żeby ździebko zwilżyć apetyt. (Piszę na klawiaturze, a może gram – słowa uskrzydlałam. Wychodzę wspomnieniom naprzeciw, o kulach, które idą za mną, jak drzewa, co wyszumiwały echo. Nie tylko z „Leśnego Dworu”). Otuchy dodaje mi *Graszka*, którą spotkałem na drodze życia. Dzięki żonie bywam na

styku bajki i baśni, co ciemności rozpraszają w dzień – a dnieją w nocy.

Pora na wtręt zadrzewny, do którego powracam, jak do wierszy Tymoteusza Karpowicza (1921–2005), zapomnianego poety, choć zostawił druki pełne poezji na najwyższej półce, jak *Trudny las* (1964), *Odwrócone światło* (1972) oraz *Słóje zadrzewne* (1999).

Turcy wycinają gałęzie, Rosya «niszczy korzenie», jak poucza przysłowie ormiańskie. Można to uzupełnić, że w Polsce można ścinać drzewa na pniu. Po szyszki. I nie tylko. W okolicach *Kwitnącej Jabłoni*, skąd pochodzę, pozbyto się alei kasztanowców, oraz sadów i szczyrych pól, bo wytoczono trasę szybkiego ruchu S7 na dawnej szosie krakowskiej. Żeby było szybciej do Warszawy albo Radomia. A dokonano tego procederu, ponieważ zgodę wyraziło ich trzech: Andrzej Adamczyk, były specjalista do spraw inwestycji i remontów, minister infrastruktury, oraz posłowie Marek Suski z Grójca, technik teatralny i mgr inż. Dariusz Bąk z Mogielnicy, absolwent wydziału leśnego Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Wymieniam ich, żeby potomność wiedziała, jakich to mam kamratów spod Grójca i Tarczyna – po siekierce i pile, i trocinach. O tym, co się dzieje w ich korze mózgowej.

W kwietniu 2019 roku spłonął dach gotyckiej katedry Notre Dame – runęła iglica, a we Wleniu rymsnął dach „Basztowej” i gruzem syknęło w stronę ratusza z pomnikiem *Gołębiarki*... I pozostał żal, jak po pożegnaniu, że już tego się nie da posklejać, co czas wyszczerbił – zrobiła się rysa, która pęka. Aż bolą oczy!

Załączam fotografię pokotu drzew, co rosły latami w alei kasztanowców między Tarczynem a Grójcem. Trasa E77. Dwie siódemki jak siekierki.

Edward Grudziński, bieszczadzki drwal, nie w korę bity, zauważył, że *Mądry drwal jest jak wilk, bierze tylko tyle, ile potrzebuje*. (...) (*Pokot, Ignacy Adamik (zm. 10 II 1992). Wspomnienie. Na miarę Wlenia* (18) w: wleninfo.pl, 5 maja 2019 roku, niedziela. <http://wleninfo.pl/?p=3589>).

Rozpisuję się o dróżniku, który wykonywał ciężką pracę, żeby ludzie mogli przejechać kawał drogi. Raczej znali go z tego, że stał z chorągiewką, i zachowywał się, jak człowiek, który nie wie, co zrobić z rękoma. Był gwarantem jak strażnik, co zapobiegał wypadkom. Otwierał albo zamykał szlaban. Siedział w budce. Jak kukułka w ściennym zegarze, nakręcanym ręcznie.

O dróżnikach, funkcjonariuszach ochrony kolei z szerokich torów, zachowuję jak najlepsze wspomnienie, bo w dzieciństwie i młodości sporo peregrynowałem. Oto wyciąg z tego, co napisałem przed laty: Lipce. Dopiero 17 grudnia 1983 roku dodano dalszy człon i dziś wioska nazywa się Lipce Reymontowskie. Ilekroć jechałem z Łodzi do Warszawy, albo z Warszawy do Łodzi Fabrycznej, to czekałem, kiedy pociąg minie maleńki domek dróżnika z cegły, w którym w latach 1888–1891 przebywał Władysław Stanisław Reymont (1867–1925). Jak go mijałem, to spozierałem na dróżnika w uniformie kolejarskim, który trzymał maleńką żółtą chorągiewką na patyku. Myślałem wtedy, jak Reymont musiał się w tych Lipcach męczyć. Ktoś powie nie najgorzej, bo tu napisał *Chłopów*, które przypięcztowały literacką Nagrodę Nobla. Czasami pociąg tak zwolnił, że mogłem przeczytać, co było wyryte na tablicy, przed frontonem tego maleńkiego domku dróżnika. Udało się mi tylko wyczytać wersalik:

TU MIESZKAŁ WŁ. ST. REYMONT W LATACH 1889–1891,
dalszego ciągu nie przeczytałem. Teraz, w dobie internetu, odnalazłem tablicę i już znam ciąg dalszy:

SPOŁECZEŃSTWO LIPIEC Z OKAZJI 25 LECIA PRACY ZESPOŁU „WESELE BORYNY” 3-VII-1958 R.

Jechałem pociągiem i zerkałem na domek dróżnika, w oddali, jak na głębokim talerzu, leżała wieś Lipce, o której zapewne nikt by nie wiedział, gdyby w niej nie zamieszkał Reymont, co minął się z powołaniem krawieckim. Oczywiście, że z tego nie ucierpiał cech igły z nitką. A potem, gdy nakręcono film *Chłopi*, Lipce Reymontowskie stały się miejscem dla tych, co lubią literacko-filmowe pe-

regrynacje. Chyba za bardzo nie przesadzę, gdy napiszę: *Chłopi* to czwarte postscriptum do *Ziemi obiecanej*.

Innymi słowy, dróżnik to był ten najniższy szczebel służbowy na kolei. W hierarchii płac na końcu listy.

Dym z parowozów

Czarna lokomotywa, która czasami bywa *Białą lokomotywą*, jak w piosence Edwarda Stachury.

W poezji to brzmi ciekawie, w życiu niekoniecznie.

Wieczorem lokomotywy wyglądały jak zwiastuny grozy. Rozsiewały iskry, parę, robiły tyle rumoru, że strach ma Duże Oczy. Pozostawiały na polach poszarpane bandaże. Dym wsiąkał w ziemię. Mały wielki hałas.

Drezyna

Był to wózek kołowy, ręcznie napędzany. Przypominał huśtawkę. Z jednej strony trzeba było nacisnąć na dół, a po drugiej dźwignia szła w górę. Oczywiście, że trzeba było mieć krzepę w dłoniach. Takimi wózkami jeździli ci, którzy dbali o konserwację torów. Przewożono na nich spały i inne gadżety (kilofy, łopaty, śrubokręty, etc.). Podwozie zdejmowano i koła odstawiano na bok. Lubiłem patrzeć, jak robotnicy suną wózkiem, jak jeźdźcy bez koni. Drezyny spalinowe to późniejszy wymysł i wygoda.

Drzewiej

Na stacji kolei Piaseczno Wąskotorowe nieraz słyszałem, jak zapowiadano pociąg w kierunku Góry Kalwarii albo do Wilanowa, skąd można było złapać pociąg do Konstancina. Miałem ochotę kupić bilet i wsiąść, żeby zobaczyć Górę Kalwarii, o której nie miałem zielonego pojęcia. O Konstancinie ździebko informacji zaczerpnąłem z odwrotnej strony szkolnego zeszytu, gdzie w stopce wydrukowano, że został wyprodukowany w zakładach Papierni-

czych w Konstancinie. Za kilka lat dowiedziałem się, że w Górze Kalwarii był cadyk, co nie znał języka polskiego. Rzecz miała miejsce w czasach, kiedy już po *ciuchci* nie było śladu. Szyny rozebrano, pozostały zaniedbane przystanki i budynki stacyjne.

Nie zdążyłem pojechać pociągiem wąskotorowym z Piaseczna do Góry Kalwarii. O tym miasteczku przypomniałem sobie, czytając wywiad z pisarką: (...) *Moje dzieciństwo to życie między Górą Kalwarią, małym miasteczkiem pod Warszawą, gdzie się wychowałam, a Pragą-Północ, gdzie mieszkał mój ojciec. Góra Kalwaria przez lata była kwintesencją marazmu. Praga zawsze miała w sobie szemrany sznyt, tąpnięcie* (...) (*Historie są w szczelinach*, rozmowa z Małgorzatą Rejmer, rozmawiała Anna Szawiel, „Gazeta Wyborcza Stołeczna” z 27 sierpnia 2014 roku). Pragę poznałem w Pawłowicach, gdzie na zabawie grał zespół z warszawskiego Zacisza (z prawego brzegu Wisły). Kapela mocnego uderzenia (big-beat). Dwie gitary, perkusja, wokół. Było głośno. Aż za! Muzyka i śpiew dobrze niosła się po rosie. Pito *wino marki wino*. A potem, nagle, bójka, goniono warszawiaków z okolic Pragi ze sztchetami. Pod Pamiątkę. Dostali wpięprz, ale jaki! Pocięszające w tym było tylko to, że żadnego nie zabito. A ówczesna zabawa bez trupa, to była rzadkość. Na wsi, w mieście i przedmieściu. O tym wydarzeniu skrobnałem liryk reporterski pt. *W Kopanie były dwie zabawy*, który znalazł się w spisie treści tomiku *Przerwane wiersze*, Wydawnictwo „Iskry”, Warszawa 1981. Prawdę mówiąc, zabawę na deskach zorganizowano w Pawłowicach, na ściernisku na polu Stanisława i Heleny Skwierowskich. Było świeżo po żniwach, więc mieli się czym dożywać.

Dworcowe ogródki

Okna w pelargonjach. Z firaneczkami, za których obserwowano, co się dzieje na peronach. Ładne i czyściutkie. Panie musiały się starać, bo okieneczko to wizytówka danej miejscowości. W myśl zasady, jak cię widzą, tak cię mówią. Wiem, że powinno być: jak cię widzą, tak cię piszą, ale w okolicy *Kwitnącej Jabłoni* mówiono, a nie

pisano. Jeżeli ktoś pisał, to najczęściej podanie o cement albo inne towary. Kto tam by słowa przelewał na papier. (Poświadczyć coś na papierze było synonimem odwagi). Ponieważ jestem tym, który zaczął opisywać swoje strony, więc mój osąd pozostanie na papierze. Tak więc przysły historyk powinien na ten temat jeszcze zasięgnąć u kogoś języka, żeby sprawdzić moją subiektywną opinię, bo ja – z tym się wcale nie kryję – uprawiam poezję faktów.

Dyżurny(a) ruchu

W czerwonej czapce. Z lizakiem stał na peronie, lustrował wagony, mimochodem zerkał na pasażerów. Dawał znak, że pociąg może ruszyć. Czyli para w ruch i buch, buch do przodu. Pociąg odjeżdżał, a on zostawał na służbie. I czekał na następny pociąg. Chciałem napisać, że był forpocztą stacji, ale zapewne byłaby to (lekka) przesada.

W Tarczynie Wąsk. dyżurnymi ruchu byli Janina i Feliks Urbańscy, co mieszkali przy wiacie stacji Lesznowola. Mieli 3 córki i chłopca. Pani Urbańska uśmiechnięta, w granatowej spódnicy za kolano, które było po oparzeniu, zaognione. Lekko chromała. Lubiła z kimś zagadać, w przeciwieństwie do męża Feliksa, co zachowywał dystans służbowy do pasażerów.

Nie piszę o innych dyżurnych paniach z szerokich torów, które często można było spotkać na dworcach i peronach.

Gdzieś przeczytałem: *Etos kolejarza to także ubiór!* Greckie słowo *etos* można przetłumaczyć, jako *prawość moralną*, wzór kulturowy lub, inaczej, obowiązujący styl życia.

Dziadek

Matka opowiadała, że mój dziadek Szczepan Grzondkowski (1892–1970) pracował krótko na kolei, układał tory. Nie wiem, czy to była prawda, czy konfabulacja. Nie zdążyłem go o to zapytać. Troszeczkę się bałem, żeby takim pytaniem go nie zdenerwować,

choć na wnuków nie zwykł się złościć. Układał, czy nie układał tory? Nie będą dalej dowodził, niech będzie tak, jak mówiła Marianna Szczepaniak (1926–2020), która zadbała o to, żeby w naszej rodzinie była linia kolejarska. W tym miejscu jest stosowne miejsce na wtręt o tym, jak senior naszego rodu, czyli po kądzieli, się denerwował. Kiedy był w gniewie, bo babcia była trochę taki *latawiec*, co chodzi po wsi, a nie *kura domowa*, nie krzyczał. Brał starą gazetę („Express Wieczorny”). Siadał przy stole i darł szpaltę na drobniutkie kawałeczki. Urywał fragmenty jak szerszeń łebki pszczołom. Na stole urastała kupka ścinków, jako znak jego gniewu. A potem skraweczki papieru zgarniał do skiby dłoni i wrzucał do kuchni na języki ognia. I powolutku złość w nim gasła. Siedział przy stole i patrzył w okno, na którym stały pelargonie. W szczelinie kuchennego okienka można była zobaczyć, jak jedzie pociąg z daleka. Dziadek spozierał, a babcia mówiła, która to godzina. To znaczyło, że musiała znać rozkładu jazdy. W tym małym okienku widać było fragment torów. A kiedy przejeżdżał pociąg, powstawał ruchomy obrazek jak w kinie. Migał jak express.

Erotyzm

E

Byłem za młody, żeby śledzić życie erotyczne na kolei wąskotorowej. Widziałem coś, co zakwalifikowałbym raczej do zalotów lub zrad. A to ktoś kogoś dotknął, chwycił kobietę za kolanko pod przezroczystą pończoszką albo spojrzął na kobietę tak, jakby jej pożądał. Łypnął na biuścik albo tyłeczek. Nic się nie zmieniło i chyba dobrze dla gatunku ludzkiego, bo – jak śpiewała Anita Bem & Drumlersi – *Od kochania nikt nie umarł, jeszcze się urodził* (słowa Ernest Bryll, muzyka Marek Sart /Jan Szczerbiński/).

To, co współcześnie się wyprawia w pociągach, to jest dopiero hard. W *ciuchci* albo dworcowej poczekalni działy niewinne rzeczy, powiedzmy. Sporo podtekstów erotycznych znaleźć można było w WC w wagonie, ale to raczej mieściło się w obrzeżach pornografii; kloaczna twórczość. Żarciki też były niewybredne, i raczej

dolne. Pamiętam, że nieraz młode kobiety płonęły w rumieńcach, gdy starsi mężczyźni nie przebiali w słowach, jak w ulęgałkach. Nie za bardzo to wszystko rozumiałem, choć między wierszami wiedziałem, o co chodzi. W *ciuchci* można było spotkać niejednego żartownisia. Byłem chłopcem, który dużo czytał i obserwował. A poza tym w dzieciństwie z niejednego pieca jadłem chleb. Jeden żarcik dobrze wpił mi się w pamięć. Nieraz słyszałem taką oto zagadkę: *Co to za zagadka, dwie kulki i armatka?* Zachodziłem w głowę i nie mogłem znaleźć odpowiedzi. Wstydziłem się zapytać rodziców. Po latach dopiero poznałem odpowiedź. Ponieważ żarcik nadal ma się dobrze, więc wyjaśnię: *armata – penis. Przenośnia formalna (penis przypomina armatę) i funkcjonalna (strzela nasieniem jak armata kulą). W odniesieniu do osoby płci żeńskiej określenie oznaczające ładną, atrakcyjną seksualnie kobietę* (Camilo José Cela, *Słownik erotyzmu*. Z hiszpańskiego przełożyła Katarzyna Adamska, Grupa Wydawnicza Bertelsmann Media, Horyzont, Warszawa 2002).

Niech sobie nikt nie myśli, że w czasach PRL-u głupimi siali. Zoilów chciałbym nieco ostudzić, bo w III½ RP armatka powróciła z takim hukiem, że gazety skrupulatnie to odnotowały. „Fakt” z 2006 roku zaproponował posłowi Tadeuszowi Cymańskiemu (Prawo i Sprawiedliwość), żeby wymyślił jakąś zagadkę dla posła Marii Rokity (Platforma Obywatelska). A pan poseł na oczekaniu wykrzesał z głowy taką łamigłówkę: *Niech połamię sobie głowę nad tym: Jaka to zagadka, dwie kulki i armatka?* (*Polityka i obyczaje*, „Polityka” 2006, nr 12). Tadeusz Cymański (rocznik 1955, Nowy Staw) i Jan Maria Rokita (rocznik 1959, Kraków) musieli słyszeć szyfrogram, choć są ode mnie młodszy. Wspominam, żeby z polityków przykładowo nie brać.

Elegia

Grójecka kolej wąskotorowa od lat ma dobrą prasę, w przeciwieństwie do kolei szerokotorowej. Jest, a jakby jej nie było. Ku pamięci przypomnę, jaki był jej początek i koniec. Od 1893 roku

istniała kolejka wilanowska, która przynosiła zyski. Kiedy o tym się dowiedział warszawski krawiec i kupiec, Paszkowski, to nie mógł zasnąć. Wykorzystał znajomość i protekcję cesarskiego generała i w 1895 napisał do Petersburga, że chciałby zbudować kolej wąskotorową do Góry Kalwarii. Paszkowskiemu pomogli książę Stefan Lubomirski (1862–1941) i hrabia Tomasz Zamoyski (1861–1935). Dlaczego w tamtym kierunku pociągnięto tory? Z dwóch powodów. Po pierwsze, w Baniosze była cegielnia. Po drugie, w Górze Kalwarii znajdowała się siedziba cadyka Abrahama Mordehaja Waltera (1866–1948), do którego peregrynowali starsi bracia w wierze Abrahama. Zlikwidowano tradycyjny omnibus (zabierał 25 osób i jechał do Góry Kalwarii 8 godzin). Jesienią 1898 roku ruszył z Placu Unii Lubelskiej (w tym miejscu był Supersam) do Góry Kalwarii pierwszy pociąg wąskotorowy. Pędził traktem nowoaleksandryjskim (dziś ul. Puławska) do Piaseczna. Historycy odnotowali, że przed kościołem na Mokotowie i w Piasecznie *kolejka zatrzymywała się, by książę mogli zebrać na tacę datki. Później zwyczaj ten obowiązywał przez wiele lat* (Jerzy Dusza, Regionalista-Kronikarz Miasta Piaseczna, *100 lat kolejki grójeckie. Powróćmy do wspomnień*, „Podwarszawskie Co? Gdzie? Kiedy?” 1998, nr 17).

W 1914 roku otworzono następną linię do Grójca i Nowego Miasta nad Pilicą. Pociągami wożono żywność, broń, amunicję, rannych i zabitych. Dla potrzeb kolejki w Piasecznie powstała parowozownia, gdzie naprawiano i remontowano tabor kolejowy. W czasie 2. wojny światowej stąd prowadził szlak handlowy do Warszawy. Dzięki *ciuchci* warszawiacy nie chodzili głodni. W czasie wojny bardzo ucierpiała kolejka wąskotorowa. Zniszczono mosty i infrastrukturę kolejową, ale kolejarze zakasali rękawy i w lutym 1945 pierwsza para poszła nie tylko w gwizdek. Z Piaseczna odjechał pierwszy pociąg do zburzonej Warszawy.

Lata 50 i 60. XX wieku to rozkwit kolejki.

Jeszcze w latach 70. była nadzieja, że *ciuchcia* złapie kolejny oddech, bo wprowadzono pociągi spalinowe i wagony doczepne.

Zlikwidowano parowozy. Był to słomiany zapał. Potem zaczęły się obiecanki. Planowano utworzyć skansen kolejowy, ale... z tego wyszły pospolite nici

W 1991 roku przestały kursować pasażerskie pociągi, zaś w 1996 skasowano pociągi towarowe.

W 2002 roku starosta przekazał na użytkowanie majątku kolejki Piaseczyńskiemu Towarzystwu Grójeckiej Kolei Wąskotorowej parowozownię, budynek administracyjny i peron. Od Wielkiego Dzwonu kolejka przewozi turystów. Czasy świetności ma już za sobą, niestety. Rdzewieją szyny, podkłady zagłuszyło zielsko, marniej stacje kolejowe, rozebrano bocznice. Żal po peronach chodzi. Ponieważ mój ojciec pracował w warsztatach kolejowych w Piasecznie, więc nie dziw się, że mam takiego bzika na punkcie *ciuchci*.

Mógłbym o kolejce wąskotorowej napisać: *jeśli nie umarli, to żyją do dziś*, ale to nie jest baśń, tylko proza.

Aha! W sierpniu 2005 r. w Biurze Promocji i Informacji Gminy Piaseczna dowiedziałem się, że w Piasecznie trwają rozmowy między przedstawicielami Powiatu Piaseczyńskiego, Gminy Piaseczno i Piaseczyńskiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej o dalszym losie ciuchci. Pożyjemy, zobaczymy, co będzie dalej z *ciuchcią*.

Eufemizmy

Życie czasami nas zmusza, żeby powiedzieć coś mocno, ale w sposób łagodny, a nie kawa na ławę. W takich chwilach próbujemy ratować się eufemizmem. Nie zawsze to wychodzi nam na dobre, bo na cienkiej granicy jest *zastępcze słowo* i bardzo łatwo przekroczyć dobry smak. A jak się pójdzie za daleko, to nie ma powrotu, niestety. Stąd też zalecana jest powściągliwość i kultura słowa. Prof. dr hab. Anna Dąbrowska zebrała 2596 eufemizmów, które znaleźć można w druku zwartym *Słownik eufemizmów polskich czyli w rzeczy mocno, w sposobie łagodnie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998. Pszczelo się napracowała kierownik Zakładu Językoznawstwa Stosowanego, dzięki temu próbowałem znaleźć coś, co by pasowało do

Alfabetu wąskotorowego. Im dalej zagłębiałem się w strony słownika, tym mój zapal gaśł, jak ogień w popielniku. Troszeczkę muszę nagiąć, żeby odnotować dla potrzeb niniejszej publikacji.

Budka/domek z serduszkciem – wychodek, z drzwiami, na których było wycięte serduszko. Drewniane stacyjne pomieszczenie. Obok krzaczków. Mówiono zdrobniale klopik, miejsce ustronnego przebywania, sławojka, sraczyk, toaleta, tron (sedes), UBE, WC, wygodka, ustęp. W pociągu nieraz burczało ludziom w brzuchu, zdarzał się cichacz (ciche pierdnięcie), a kiedy *działo wypaliło*, to pasażerowie nieraz łapali się za nos. Ludzie miewają wzdęcia, więc nie raz i nie dwa słyszałem *jelitowy trzask* (pierdnięcie). Puszczano gazy bez pardonu. Bąki latały po wagonie. Wiatry tylne przechodziły od pomostu do pomostu. No i zanieczyszczano atmosferę. Psuto powietrze. Ale to nie było aż tak uciążliwe, bo zawsze można było otworzyć okno albo drzwi, żeby gazy czmychnęły w przestworza.

Bufory – zderzaki; *Mieć więcej z przodu* – o kobiecie, która ma okazały biust;

Bufory – duży biust, piersi kobiece; potocznie (→ *Zderzaki*).

Zderzaki – piersi kobiece. Potoczne.

(Iść, pójść, wyjść) za (swoją) potrzebą – oddawać mocz lub stolec. Potoczne. Takie słowa nieraz słyszałem, gdy ktoś podnosił się z siedzenia w wagonie i mówił, że musi iść tam, gdzie król piechotą chodzi. Głównie dzieci musiały udać się za potrzebą do miejsca ustronnego w wagonie obok pomostu. Ubikacja – maleńkie pomieszczenia z szybami pomalowanymi białą emulsyjną farbą, żeby nikt nie zaglądał. Najczęściej było tak, jak w powiedzeniu, że trzeba było trzymać, aby na swoich śmieciach się wypróżnić. Chłopski rozsądek nakazywał, żeby nic nie marnować i nie wyrzucać. Nieraz ludzie z pociągu biegli szybko do domu i przypominali kogoś, kto połknął kij. I pędzili ile sił, żeby zdążyć do miejsca, gdzie czekała ich ulga. (Był na ten temat wierszowany komentarz: *Kiedy kupa pupę trzyma, / cały człowiek się nadyma, / oczy na wierzch mu wylazły, / papier w ręku trzyma*). Dowcipnie na temat fizjologii pisze mój kra-

jan z Tarczyna. Kpt. rez. lekarz Jerzy Golański w reminiscencji o kolegach lekarzach wojskowych z sympatią skreślił o medykach z Jednostki Wojskowej w Modlinie: *Mile wspomynam kpt. Kunke, radiologa z dużym poczuciem humoru. Jeśli u chorego występowały tzw. luźne stolce, to pisał w rozpoznaniu «sraczka» i zawsze twierdził, że najlepszym lekiem, i to na wszystko, jest aspiryna: «i na głowy bólenie, i na kurka stojenie» (...).* (*Moja służba w wojsku*, Tarczyn 2018). Cytuję passus o... rzadkiej chorobie, bo jest na miejscu w tekście.

Koksowniki w okresie zimy pojawiały się w wagonach albo budynkach stacyjnych (poczekalnia). Metalowe pojemniki w żelaznym gorsecie, do których wsypywano koks i zapalano, żeby ciepło darzyło pomieszczenie. Ludzie podchodzili i grzali zgrabiące dłonie. Koks jak się rozпали, to długo trzyma ciepło. Pasażerowie rozsiadali się przy koksowniku, jak przy ognisku. Dzięki piecykom nie było odmrożeń i nikt nie zamarzał na kość.

Współcześnie koksownik, to tyle co koks, kokaina, a także środki dopingujące sportowców. Czyli narkotyki. Ponieważ w czasach, o których piszę, nie było narkomanów, więc koksownik nie miał pejoratywnego znaczenia.

Mieć kielbie we łbie – być głupim. Eufemizm nawiązujący do przekonania, że osoby głupie mają wodę w głowie. (Kielbiki to małe rybki, które w dzieciństwie łapałem siteczkiem w strumyku. Po co to robiłem? Nie wiem. Fakt, że łowiłem i wypuszczałem z powrotem do wody). Rzadko spotykany wyraz, częściej nazywano głupca głupcem. Oczywiście, że zdarzali się pasażerowie, którzy nie mieli poukładanych wszystkich klepek w głowie. Byli pośmiewiskiem i kozłami ofiarnymi do żartów, choć z ludzi, którzy mają kłopoty ze zdrowiem fizycznym i psychicznym, nie powinno się stroić żartów.

Pijanista – pijak. Pito cichaczem w wagonach albo na widoku, tj. na pomostach. Muszę dobrze się skupić, żeby sobie przypomnieć, bo pierwszy alkohol wypłem w wieku 19 lat, czyli grubo niż średnia krajowa. Szerzej na ten temat piszę w opowiadanku pt. *Niebo się*

nie obaliło i skowronków nie przywaliło (*Wspomnienia znad Pichny*, Warszawa-Ursynów 2001, nakładem własnym). Co pito? Barbaluchę (samogon, księżycowa wódka, Bitwa pod Grunwaldem/Tysiąc Czteryście Dziesięć – 1410, tj. jedna część drożdży, 4 części cukru i 10 wody, Koniak Pędzony Nocą /KPN/, krzakówka /bimber pędzony w krzakach/, zwany też księżycówką, PKWN – Polski Koniak Wypędzony Nocą), pół basa (pół litra), bełta (podłe wino, J-23, patyk, patykiem pisane, czar pegeeru, uśmiech sołtysa, jabol, czysta z czerwoną kartką (butelka kapslowana z czerwoną kartką, zwana też Strażacką Wódką), ćwiartuchna (ćwiartka wódki). Fłaszczkę wódki pito z gwintu, bo kto by tam myślał o kieliszkach.

Chlapanęli sobie nieraz kielicha lub, inaczej, kropnęli sobie – dawali w szyję. Rzadko wylewali za kołnierz. Mieli pociąg do kieliszka/wódki; nikt nie używał kielonka (kusztyczka). Pociągali potajemnie. Często na pomostach z konduktorami. Ponieważ niejednego gryzł robak, więc go zalewali. I wcale mnie nie dziwiło, że wychodzili z pociągu na bani. Zdarzało się, że niejednemu film się utrwał i potem biedaczyna leżał na dworcowej ławce. Albo padł pokotem na darń. Zawiani jakoś dochodzili do domu, gdzie czekało na nich niemiłe powitanie. Z trudem trzymali się na nogach, jakby mieli przyciasne buty. Wielu z nich wpadało w alkoholizm alkoholiczny i zapijało się do nieprzytomności. Leżeli w zmiętych trawach nieopodal sklepu. Ludzie pytali: po co ich ziemia święta nosi? Brak odpowiedzi świadczył o tym, że oni są do czegoś potrzebni. Od alkoholików nauczyłem się, że warto być w życiu trzeźwym.

Sklądać wizytowy bilet – żartobliwie o psie, sikać... Nie słyszałem takiego eufemizmu, bo w onych czasach ludzie nie schodzili na psy. Psy były na łańcuchu i miały pilnować podwórka. Na innych czasami wieszano psy.

W lesie chowany. Tak mawiano o tych, którzy odznaczali się tym, że mieli niezbyt delikatne maniery. Byli pastewni. Zachowywali się czasami w pociągu w sposób daleki od grzeczności. Rozrabiali, krzyczeli, kłęli, etc. Oczywiście, że z tym lasem to przesada.

W lesie najczęściej mieszkańcy są cisi i zachowują się tak, żeby nie płoszyć zwierzyny i ptactwa. Na przykład mieszkańcy Lasu Lesznowskiego czy Lesznowoli, to byli bardzo cisi ludzie. Jak wchodził do wagonu, to tak szli jak po mchu. Raczej ci, co pracowali w PGR-ach zachowywali się tak, jakby byli w szczerym polu.

Władza czasami pojawiała się na peronach albo w wagonach. Tak mówiono o milicji. *Panie władzo* – zwracano się do funkcjonariusza Milicji Obywatelskiej. Zawsze miałem dylemat, jaką oni mają władzę. Raz mi się zdarzył taki dowcip wagonowy. Było lato. Jadłem jabłko. W Zalesiu Dolnym wysiadł z wagonu pan władza, pociąg ruszył, a ja w jego kierunku rzuciłem ogryzkiem. Potem nocami się bałem, żeby mnie nie zamknięto w więzieniu w Grójcu. Bo przecież ogryzkiem rzuciłem, niechcący rzecz jasna, w stronę władzy. Piszę o tym, ponieważ rzecz jest przedawniona i zapewne nikomu nie wpadnie do głowy, żeby mój czyn zakwalifikować jako przykład walki z ówczesną władzą. Bardzo proszę nie robić ze mnie kombatanta, który (ogryzkiem) chciał rozwalić ówczesny ustrój socjalistyczny.

Kolej wszystkim ludziom przeznaczona – tak mówi się eufemistycznie o śmierci. Ponieważ życie to podróż z przesiadkami, więc tym eufemizmem chciałbym ten odcinek dopiąć. Bo już czeka literka F jak semafor, co jak słup z poprzecznym ramieniem, gdzie podaje się światła koloru czerwonego, zielonego, pomarańczowego lub białego. Drogowskaz zatrzymuje lub przepuszcza pociągi osobowe lub towarowe. To szlaban, który oderwał się od ziemi.

F *Fale Dunaju*

Gdzie Wisła, a gdzie Dunaj? – ktoś zapyta. Tu wcale nie chodzi o rzekę, ale... o słynny walc. Pamiętam jak po pracy, w sobotę, ojciec przyjeżdżał rozluźniony i podszyty radością. Szybko jadł obiad i robił wszystko, żeby się nacieszyć resztą soboty. A pod wieczór, gdy dzień chylił się ku nocy, szedł do pokoju, włączał adapter i puszczał winylowe płyty na 33 1/3 obrotów. Latem otwierał na oścież okno.

Kiedy jechała *ciuchcia*, to wychodził z domu. W tym czasie płynęły *Fale Dunaju* – walczyk smutkiem przeszyty. Orkiestra grała. Muzyka niosła się po rosie i gasła gdzieś za widnokresem. Płynął walc taneczny Johanna Straussa (1825–1899) *Nad pięknym modrym Dunajem* (numer opusowy 314), skomponowany na zamówienie Wiedeńskiego Towarzystwa Śpiewaczego. Przypomnę, że prawykonanie odbyło się 15 lutego 1868 roku. Ilekroć słyszę ten wesoło-smutny utwór, to szturchają mnie wspomnienia, z ich topieli wynurza się ojciec i sobota, i *ciuchcia*, oraz winylowa płyta na talerzu gramofonu. Wszystko się kręci wokół czasu, co przemija.

Frazeologizmy

Nie znalazłem ani jednego frazeologizmu w *Słowniku frazeologicznym współczesnej polszczyzny* pod redakcją Stanisława Bąby i Jarosława Liberka (Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002). Piszę o tym w pierwszych słowach tej części, żeby potem nie było rozczarowania. Nie ma na przykład takich powiedzeń, jak *kolej losu*, czyli to, co ma się stać. Ponieważ jest jak jest, więc będę trochę naciągał frazeologizmy i dopasowywał do treści alfabetu o małym prześwicie.

Jest:

Kląć w żywy kamień (złorzeczyć, kląć mocno, dosadnie).

Mieć nie po kolei w głowie («być głupim, niedowarzoną, mieć idiotyczne pomysły; być stukniętym, nieobliczalnym»).

Odstawić, odsunąć „kogoś” na boczny tor (pozbawić kogoś tymczasowego znaczenia, dotychczasowej pozycji, uczynić go mniej ważnym w porównaniu z poprzednim jego stanem).

Po kolei, czyli jeden po drugim, w porządku alfabetycznym.

Pójść z dymem (spalić się); *Puścić, puszczać z dymem* (spalić).

W żółwym tempie (bardzo wolno, opieszale). Jak na kolei wąskotorowej.

Furmanki

Znikają z pejzażu furmanki, czyli wozy z końmi. Drzewiej na polskich drogach ciągnęły tabory. Woźnica siedział na worku wyściełanym słomą. W rękę trzymał bat, którym zacinał zad szkapiny. Pasażerów wozami przywożono z dalekich stron. Goście zimą kocem okrywali nogi, żeby się ocieplić. Przy stacji stały zaprzęgi z gumowymi kołami. Konie szczypały obrok z worków. Patrzyłem z wielkim podziwem, jak chrupią owies z sieczką. Wieczorami do furek doczepiono naftowe lampy, które się bujały, jak woda w balii. Świątełko pełgało na wszystkie strony świata. Konie pędziły i podkówkami krzeszały z kamieni, urodzonych w ziemi, iskierki. Z tamtych czasów pozostała we mnie chęć szczerza przejechania się wozem, bo to jest sama przyjemność. Przyznam się, że kiedy siadam na kanapie w domu, to lubię okryć sobie nogi kocem i zdaje mi się, że jadę na wozie, i czuję jak piąte koło skrzypi. To jest mój feblik, z którym się nie kryję, ale tylko przy swojej rodzinie. Takich przyzwyczajzeń nie powinno się upowszechniać. Bo to nie jest na sprzedaż.

G Gołków

Stacja w cieniu. Tu przyjeżdżałem do fryzjera. Nieopodal był kiosk Ruchu. W Gołkowie produkowano płyty pocztówkowe, które nakładaliśmy na ruchomy talerz w adapterze, igła gramofonowa przekształcała ten zapis na dźwięki. I kiedy skończyła się piosenka, to byliśmy nienasyceni, że tak krótko trwa radość. Powtarzaliśmy, więc nasze dźwiękowe pocztówki były zgrane, jak przebój sprzed lat. Wysłizgane jak tory *ciuchci*.

Górny Dół

Tak okoliczna ludność Kopany i Pawłowic mówiła o wielkim dole pod lasem pawłowickim, z którego wydobywano piasek do zapraw budowlanych. Wielki dół był po lewej stronie, jak *ciuchcia* skręcała w kierunku Lasu Lesznowskiego. Pociąg musiał poradzić

sobie ze wzniesieniem. A potem już było z górki, powiedzmy. Paradoksalna nazwa. Bo jak dół może być górny, a góra dołem? Ciekawy zestaw słów. Ale kto by tam się zajmował wyrazami z okolic *Kwitnącej Jabłoni*?

Na krawędzi tego dołu, obok krzaczków jałowca i sosenek, zwykłem spędzać wolny czas. Czytałem. Patrzyłem w dal i widziałem rodzinne strony, jak na głębokim talerzu. I czasami musiałem chować się w las, kiedy przejeżdżał pociąg. Tak było. Nie piszę tego, żeby ubarwiać narrację. O, nie! Czasami nie udawało mi się zwiać i przejeżdżał pociąg z Grójca, więc pasażerowie widzieli mnie w pełnej krasie, zaczytanego. Oczywiście że wstydziłem się tego gapiostwa. Ponieważ zacząłem pisać wiersze, więc wstyd mnie oblewał w dwójnasób.

W Górnym Dole uwiłem sobie matecznik lub, inaczej, punkt widokowy. W południe i o zachodzie słońca. Czytałem gazety, skrobałem wiersze, patrzyłem w dal i w górę spozierałem, i rozmyślałem. A kiedy usłyszałem gwizd pociągu z oddali, to zmykałem, gdzie las mieszany, z przewagą drzew iglastych.

W tym miejscu siedziałem na kulach, które leżały na słonecznym piasku. Mrówki omijały mnie. W dole jaskółki kreśliły ballady o deszczu. W nasypach, zarośniętych trawą i lubieżnym zielskiem, świerszcze cięły ciszę. Ponieważ to było po godz. 16, więc byłem ze wspomnieniami, o których Hans Christian Andersen (1805–1875) w *Historii najmniej prawdopodobnej* pisał: *Biła godzina czwarta i pojawiały się cztery pory roku: wiosna z kukułką na świeżej bukowej gałęzi, lato z konikiem polnym na dojrzałym kłosie żyta, jesień z pustym gniazdem bocianim, gdyż ptaki odfrunęły, zima ze starą wroną, która w kącie za piecem opowiadała bajki, stare wspomnienia.*

Naprzeciwko, na skraju ugoru, rósł dąb, na którym czasami przysiadły ptaki. Byłem ja i był las, i tory kolejki wąskotorowej o prześwicie 1000 milimetrów. I było mi błogo, serdecznie i samotnie. Zdarzyło się, że przyjechał ktoś furmanką po piasek. Szczerba dołu lśniła w słońcu. Jak wyrwa lasu nadgryziona szpadlem. Uby-

wało lasu, który podkopywano. Świadkiem korzenie i pnie. Siedziałem i mimochodem zerkałem, jak snuje się dymek z naszego kominu i trafia do otwartego nieba. Obok pola, łąka, las, w darni nasypu świerszcze i koniki polne, motyle, pszczoły, osy. Wszystko wrzało i dyszało jak w wierszach Bolesława Leśmiana, który był jednym z najzdolniejszych uczniów Jana Kochanowskiego (1530–1584). Z Jana z Czarnolasu są wszyscy poeci języka polskiego. Wielcy, mali, średni, znani i nieznani. Mistrz z Czarnolasu lekko przesadzał, utyskując, że *poeta, słuchaczów prózny, gra za płotem, / Sprzeciwiając się świerzom, które nad łąkami / Ciepłe lato witają głośnymi pieśniami / (...)* (*Muza*).

Tak drzewiej bywało. Dzisiaj już bym się nie obrażał na to, że nikt nie zauważył tego, co pisałem. Im jestem starszy, tym bardziej bywam pogodzony z życiem oraz z tym, co mnie ominęło i już nie powróci.

A zresztą, po co?

Gra

Tym razem nie będzie o grze na akordeonie, harmonii albo na skrzypcach, bo muzyk rzadko pojawiał się w pociągu. Po wojnie, zamiast gry na instrumentach, w wagonach grywano w karty. Z pewnością na małe pieniądze, choć kto tam wie. Nie zaglądałem do karciarzy, bo byłem w wieku takim, że dzieci i ryby głosu nie miały. Mężczyźni zasiadali w krąg i tasowali talię, i rozdawali karty, licząc na łut szczęścia. Jak ryzykanci. Szczęśliwy traf omijał niektórych, co wdychali i narzekali, że im karta w pociągu nie idzie. I jak to bywa w hazardzie, byli przegrani i wygrani. Na wozie i pod wozem. Miałem chęć napisać: w wagonie i pod kołami, ale to byłoby chyba zbyt drastyczne. Grano w pokera i tysiąca. Jakie były stawki? Nie wiem. Za to wiedział mój ojciec, który graczom kibicował. Stał i patrzył, i nigdy się nie chciał skusić, żeby zasiąść i zebrać wielki proletariat monet. Jakby ktoś popatrzył na mojego tatę z boku, to pewnie by sobie pomyślał, że gra, bo nie mógł ustać w miejscu i gestykulował,

i coś mówił. Pociąg jechał, a gracze w kłębach nikotynowego dymu strzelali kartami i powiedzonkami: *kładę waleta na damę, nie mam asa...* Z karciarzy wykluwali się potem gracze na wyścigach konnych na Służewcu obok którego przejeżdżała *ciuchcia*.

Kiedyś zapytałem tatę, czy gra w konie, odpowiedział, że raz spróbował i nic nie wygrał, choć był blisko wielkiej fortuny. Zachował się jak rybak, co opowiada o *taaakiej* rybie, którą nie wyłowił na brzeg, bo zerwała się żyłka, choć kij wytrzymał – świadkiem mętna woda.

Gwizd

Nie potrafię gwizdać na palcach, jak na czapeczce żołądka. Umiem na listku zapisać. To znak, że nie lubię jak ludzie gwizdzą. Za to gwizd pociągu wprawia mnie w niepokój. Maszyniści lubili zagwizdać, żeby zająca przestraszyć albo sarny pogonić brzegiem lasu, albo wypłoszyć z pól gawrony. Żeby zwiało to, co żywe w krzaki, pola i zaszyło się w las mieszany. Wiele razy z gwizdu stroili sobie dowcipy. Koledzy mojego taty, jak przejeżdżali koło naszego domu, to też gwizdali, żeby powitać starszego rzemieślnika, który pracował na dobre imię kolei wąskotorowej.

Kiedy lokomotywa wynurzała się z warsztatów, to pogwizdywaniem oznajmiała, że jest gotowa do drogi żelaznej. W czasie podróży lubiłem wsłuchiwać się w gwizd. Maszyniści czasami z nim przesadzali, kiedy zbliżali się do przejazdów niestrzeżonych, tak na wszelki wypadek, bo nigdy nie było wiadomo, co może stanąć na torach.

Były gwizdy krótkie i przewlekłe. Ciche i głośne. Zachrypnięte z parowozów i ostre z *motorków* spalinowych. Nie pamiętam jazdy pociągiem, bez gwizdów; ich obecność była obowiązkowa w czasie podróży. Tak więc *ciuchcia* pędziła i pogwizdywała, jak czyni to człowiek, żeby dodać sobie odwagi i poświstuje pod nosem. Lokomotywa fiuczała i przekuwała przestrzeń. We dnie i w nocy.

Głośne akapity na ten temat napisał Andrzej Kuśniewicz (1904–1993) w powieści *Lekcja martwego języka* (Wydawnictwo Li-

terackie, Kraków 1977): *Lokomotywy wydają, wiadomo, zbliżając się do stacji lub mijając wiadukt czy też większy most lub tunel, różnego natężenia i tonacji gwizd, rodzaj zawołania, sygnału czy hasła. Można by uznać to za szyfr, gdyby nie był już tak znany i powszechnie odczytany (...).*

H Hamulce

Po obu stronach wagonu były ręczne hamulce. Oczywiście, że obok znajdowała się tabliczka, która ostrzegała, że można je użyć tylko w nagłych przypadkach. Nie pamiętam, żeby kiedykolwiek je uruchomiono, co świadczyć może o tym, że jazda *ciuchcią* należała do bezpiecznych. Za to, kiedy pociąg zbliżał się do stacji, czuło się jak zaczyna hamować. Pojawiał się pisk i nieraz tak szarpnął, że ludzie obijali się o siedzenia. Po hamowaniu poznawało się klasę maszynisty. Inaczej przyhamowywał pociąg towarowy. Wydawał pisk, jakby stukot menażek. Pamiętam przenikliwy dźwięk, kiedy pociąg się zatrzymał. A kiedy ruszał, to musiał sporo użyć siły, żeby pojechać po wyslizganych torach. Dopiero po latach dowiedziałem się, że hamulce na ciuchci były *powietrzno zespolone*. Nie dociekam, co to znaczy. Ważne, że spełniały swoje zadanie, zawsze w porę je używano. Że sierniężne to było. Mój Boże, ale... było i służyło innym.

Historia z *Książeczki czeladniczej*

Kiedy otworzyłem tę książeczkę, zauważyłem napis, jakby sztylzik *Książka czeladnicza*. Drucek zwarty leżał w szpargałach, w szafie matki. Wydała go Izba Rzemieślnicza w Warszawie. Na wewnętrznej stronie jest ślad po oderwanej fotografii, pozostało $\frac{3}{4}$ okrągłej pieczęci oraz własnoręczny podpis *Cz. Szczepaniak*, a tam gdzie miejsce zamieszkania, tata wpisał *Kopana*. W podpisie uderza elementarna znajomość kaligrafii, wielkie C, S i K. Jak inicjały albo parafka. To K (z Kopanej) jest dziwnie zasupłane, z takim węzłkiem, który przeszedł przez ucho igły. To mogło świadczyć

o tym, jakie musiał mieć śmigłe ręce, żeby szastać takie *K. Duże* (z początku Kopanej) i małe (z końca nazwiska). Parafka dość trudna do podrobienia. Dalej jest wpis: Książka czeladnicza Nr 16439 wydana na podstawie zapisu w księdze ewidencyjnej czeladniczej pod nr 51/51 rzemiosła *ślusarstwo i naprawa maszyn* Izba Rzemieślnicza w Warszawie stwierdza, że Ob. *Szczepaniak Czesław* urodzony dnia 9 lutego roku 1930 w *Kazimierzowie* (obecnie Las Lesznowski – przyp. Cz. M. Sz.) posiadający świadectwo czeladnicze nr 28509 uzyskane na zasadzie złożonego egzaminu przed Komisją Egzaminacyjną dla rzemiosła *w/w z siedzibą w Warszawie* dnia 1 marca 1951 ma prawo, zgodnie z art. 155 Rozporządzenia Prezydenta R.P. z dnia 7.VI. 1927 art. (Dz. U.R.P. Nr 53 poz. 468) o prawie przemysłowym, używać tytułu – czeladnika „*tokarstwo w metalu*”, *Warszawa, dnia 4 marca 1951 r.* (podpis dyrektor, okrągła pieczęć, podpis prezes). Z podstawy prawnej wynika, że jest pewne gapiostwo, bo nie ma w dzienniku ustaw tego, że po 1927 roku zrobiono poprawkę do rozporządzenia, które pochodziło z czasów, kiedy prezydentem Polski w latach 1926–1939 był Ignacy Mościcki, zaś premierem w latach 1926–1928 był Marszałek Józef Piłsudski. Po wojnie zapanował inny ustrój, więc akt o prawie przemysłowym nadawał się do Kosza... lina. Dlaczego? Bo to była niedoróbka legislacyjna. Izba Czeladnicza powtarzała *szymelek*. Zapewne prawnik mógłby to podważyć, co napisałem, i powiedzieć, że po co zmieniać coś, co jest dobre. Czyli stanąłby po stronie dawnego rzemiosła, które naprawiało, co zepsute, a nie wyrzucało, jak dzisiaj to ma miejsce.

W 1951 roku mój ojciec miał 21 lat. Od 2 października 1949 był żonaty. Przeżył też śmierć pierwszego dziecka, Włodzia (1950–1951). Czasy PRL-u. Dokręcania śruby. Socrealizm. Rządzi strach, więc wszystko jest takie ciężkie i niepewne. 1 lutego 1951 roku Konstanty Rokossowski, marszałek Polski a także ZSRR i minister obrony, podpisuje rozkaz o wojskowej służbie zastępczej, na podstawie którego poborowych można było kierować do pracy w tzw. batalionach górniczych (od 1955 roku nazywanych Wojskowy Korpus Górni-

czy). Mój tata łąduje w wojsku w Lublinie, gdzie potrzebują tokarzy. Ma już świadectwo czeladnicze, czyli papiery do wykonywania zawodu. A jego fach jest konkretny, więc da się wyżyć.

Co wynika jeszcze z tej książeczki czeladniczej?

Przede wszystkim to, że zdobył praktykę pod kierunkiem majstra. Komisja stwierdziła, że posiada wiedzę fachową (praktyczną i teoretyczno-zyciową), ale... nie może prowadzić własnego warsztatu, chyba że zda kolejny egzamin mistrzowski (wykona tzw. majstersztyk), zgodnie ze statutem danego cechu. Taką pracę powinien zrobić czeladnik cechowy. Była ona sprawdzianem jego umiejętności przed *wyzwoleniem* się na mistrza. Oczywiście, że praca winna cechować się innowacyjnością, szczególnie starannym wykonaniem. To oceniała rada złożona ze starszych cechu. Musiało to być szczególnie udane dzieło sztuki lub rzemiosła, czasami mówiono – arcydzieło. Mój tata nie podjął takiego trudu. Zabrakło mu determinacji, cierpliwości i odwagi. Był pracowity, więc mógłby wytoczyć na tokarce, na przykład owoce, jakie można spotkać w okolicach *Kwitnącej Jabłoni*. Jabłko, gruszkę, śliwkę, orzecha. Potrafił połączyć tokarstwo ze ślusarstwem i spawalnictwem, na którym się znał, więc dla niego to byłby przysłowiowy pikuś. Mógłby też zaszaleć i zrobić coś na odwyrtekę, tj. odślonić to, co chodzi w głowie robotnikom całego świata. Górnik na przodku nie myśli ciągle o węglu, a hutnik nie zamartwia się surówką. Chłopy, jak świat światem, myślą o babach. W ich oczach widać kobiety, które odślaniają fragmenty większej całości. Mógłby wykrawać nożem tokarskim jakąś damę w negliżu. Mój tata miał zwinne palce, więc dla niego wykonanie majstersztyku, to byłaby wiórek. A przy okazji otrzymałby papiery, że jest mistrzem. A ja bym miał pretekst do pisania o tym wydarzeniu nie tylko na miarę powszechną. Mówiąc językiem Juliusza Słowackiego – *puści żagle / Myślom (Beniowski)*. A tak to mój tata był li tylko rzemieślnikiem z tytułem czeladnika *tokarstwa w metalu*. Pracował w Warsztatach Kolei Dojazdowej Grójeckiej w Piasecznie. Dodam: wąskotorowej, więc troszeczkę szerzej napisałem o książce

czeladniczej, która jest cieńsza niż książeczka zdrowia, którą kiedyś każdy obywatel dostawał, żeby było napisane czarno na białym. A jak zachorował, to i tak musiał swoje odstać w kolejkach, jak w Polsce. Tak było. I jest.

Historyk może się na to, co piszę zachnąć, że daję upust fantazji. I nie zaprzeczę, bo wiem, że drzewiej cech wymagał od czeladnika wykonania majstersztyku (z niemieckiego), czyli kunsztownego dzieła. W przypadku tokarza to były aż trzy rzeczy: czarno-białe szachy, kołowrotek z kółkiem dwoistym i flaszka z drewna jaworowego.

Na koniec zostawiłem wtręt.

Mój brat Ireneusz zrobił dokumentację fotograficzną warsztatu ojca, który odszedł 18 października 1986 roku, w sobotę. Niewiele zostało, ale... to, co leży zakurzone, jeszcze się trzyma. Wśród rzeczy jest kowadełko, wykonane z szyny jaką układano na torach *ciuchci*, o prześwicie torów 1000 mm. Tata uciął kawałek szyny, wykroił ją tak, żeby był dzióbek, na którym zwykło kuć metalowe części. Lekko zaokrąglił szpic. Kowadełko stało obok imadła i odważników z Fabryki Wag Gawarskiego w Tarczynie pod Warszawą. Mój ojciec stał nad kowadełkiem; mówiąc frazeologicznie *między młotem a kowadłem* (oznacza niekorzystną sytuację), w przypadku kowadełka coś takiego nie miało miejsca. Przy nim prostował zgięte gwoździe, nitował albo klepał blachę. Sprytnie zrobiony dwuróg z szyny kolei wąskotorowej tzw. grójeckiej. Było w zasięgu ręki. Zimne kowadełko, które było nieraz rozgrzane młotkiem, leży w warsztacie ojca. Rdza do niego się dobiera, bo nikt go już młotkiem nie budzi.

Hurmem do wagonów

Na złamanie karku. Kto pierwszy, ten być może znajdzie wolne miejsce. Pchano się. Jeden obok drugiego. Z obu stron peronu. W ruch szły łokcie, nogi. Większość była tak nieuważna, jak człowiek, o którym mawia się – cham. Trochę się zmieniło, ale to jest stanowczo za mało. Jeszcze.

i

Postawiono kropkę nad *i*, tzn. zlikwidowano, *i* po kłopotcie. Odcięto wiele wiosek i miasteczek od traktu komunikacyjnego. W myśl zasady – radź sobie sam. I gdyby nie ten fakt, to bym coś więcej napisał na temat sympatycznego spójnika *i*, który łączy zdanie, jak wagony w kolejce wąskotorowej. Jest takim zderzakiem, z rozklepaną blaszką jak kropka.

Infrastruktura

Perony, budynek stacyjny, ubikacje, chłodne poczekalnie, warsztaty, etc, etc. Dzisiaj marnieje i pewnie nikt nie robi tego, żeby ożyła, chyba że ktoś będzie miał w tym interes, co jest mało prawdopodobno. U nas w zwyczaju jest szybko zniszczyć i nie myśleć o konserwacji. Przeszłość chyba nie ma co liczyć na terażniejszość. Sentymentami nie ocali się kolei wąskotorowej ani kolei szerokotorowej.

Inni

Staram się tego słowa rzadko używać. Nie lubię pisać też *m.in.*, bo to zawsze deprecjonuje i spycha do anonimowości. Ale muszę go użyć, bo na przykład niewiele piszę o innych pracownikach PKP: frezerach, ślusarzach, kowalach, stolarzach, tapicerach, maszynistach, pomocnikach maszynistów, dyżurnych ruchu, zawiadowcach, pracownikach biura, sprzętaczkach, pracownikach fizycznych, elektrykach... Byłem za młody, żeby tych ludzi poznać i zamienić choć kilka zdań. Gdyby żył mój ojciec, to pewnie bym go zapytał. Nie jestem taki odważny, żeby odszukać kogoś, kto by mi opowiedział. Tak więc muszę się zdać na pamięć, która jest wybiórcza. No cóż! Staram się jak najlepiej potrafię robić kwerendę w skarbonce pamięci. Póki mogę, nie daję się, choć zdarzają się zapomnienia. Z wiekiem trzeba się pożegnać z tym, co było na początku. Nie ma rozkładu jazdy pociągów, który się nie kończy.

Iskierki

Należę do pokolenia, które wychowane było w domu z kuchnią na węgiel i drewno, z lepką, z kaflowymi piecami. Pomieszczenie kuchenne – centrum domu. Nieraz palenisko było rozgrzane do czerwoności. Kiedy gotowała matka, to pokrywki skakały. Co rusz podsypywała szufelkami węgiel do gardzieli ognia. Pogrzebaczem zabierała fajerki (obręcze żeliwne). Wieczorami lubiłem usiąść w kuchni. Gasiłem światło i patrzyłem jak języki ognia liżą ściany. I byłem bardzo zdziwiony, że dom nie płonie. Ponieważ byłem bardzo samotny, więc tuliłem się do kafelków lepki. Siedziałem i patrzyłem w ogień jak w ognisko. A wieczorami, kiedy słyszałem gwizd pociągu, to ciszkiem wymykałem się z domu, żeby zobaczyć, jak parowóz sypie garść iskier w czeluść nocy. Iskierki szybko się spalały i przypominały zimny ogień. *Ciuchcia* sunęła i sapała, palacz dosypywał węgiel i pewnie musiał grzebać długim pogrzebaczem w palenisku skoro tyle iskier wylatywało. Latem to było niebezpieczne, bo nieraz widziałem na poboczach nasypów wypalone łąty trawy. Czasami od tych iskier zajęło się zboże albo polana pod lasem. Piszę o tej odwrotnej stronie, żeby sobie ktoś nie myślał, że tylko poetyzuję. A swoją drogę, iskra nigdy do komina nie powraca. Dym zamyka otwarte niebo.

Jaskółki – brzegówki i oknówki

Jaskółki siedziały na drutach telegraficznych jak na pięciolinii. A potem zrywały się i krążyły nad torami. Siostry deszczu wprowadzały pewną dynamikę w pejzażu, co był obok nasypu. I śmigały tak, że nigdy nie kojarzyłem ich z niepokojem. Raczej ze sprytem. Że ostatnie przylatują do Polski, i pierwsze odlatują.

Jaśmin

Oczywiście, że moja okolica jest bogata w bez i jaśmin. Pamiętam flakoniki z perfumami *Biały bez* i *Jaśmin*. Panie dyskretnie

się nimi spryskiwały, więc ciągnęła się słodka nutka zapachowa. Nieraz mama mnie nakrapiała wonnościami i to mnie peszyło, bo mężczyźnie nie uchodził taki zapach. Broniełem się przed tym, ale na niewiele się to zdało. W pociągu się czuło nutę kwietną od pań, oraz ogórkowy zapach od mężczyzn (płyn ogórkowy zalecano po goleniu się żyletką polsilver czy iridium super).

Krzewy jaśminu (roślina z rodziny oliwkowatych) można było spotkać przy budynkach dworcowych. Nieraz wtykałem nos w kwiaty rurkowe, białe lub żółte jak śmietana zebrana świeżo z mleka. O słodkim zapachu.

Język mówiony

Celowo wyodrębniłem temat języka mówionego, bo do pisanego to nikt się nie palił. Głównie mówiono. Gryzmołono tylko podania, na przykład o przydział desek, cementu, papy, węgla etc. Mój tata pod koniec lata biedził się, żeby napisać podanie, aby mnie przyjęto do sanatorium dziecięcego PKP. Był w swoich zapiskach skuteczny, bo kiedy ptaki odleciały do cieplejszych stron świata, to wyjeżdżałem do zimnych okolic Polski, w których miałem wikt, dach, opierunek i szkołę na miejscu.

Gadano sporo i czasami miałem wrażenie, że niektórym język przyrósł do ucha. Nie znaczy to, że nie pisano listów, kartek, telegramów. Skrobano, ale tym się nikt nie chwalił, i nie wtajemniczał.

Po latach, kiedy prowadziłem kwerendy o okolicach *Kwitnącej Jabłoni*, to znajdowałem tyle, że kot więcej napłacze w nocy. Miało to swoją dobrą stronę, bo w pociągu można było się nasłuchać takiej polszczyzny, jak rzadko gdzie. Jedni mówili, co wiedzą, zaś drudzy wiedzieli, co powiedzieć. Tak było, nie bujam, więc nie będę dalej tego roztrząsał.

K Kasjerki

Stara Marcjanna, córka Julcia i wnuczka. Mówili o nich *artystki*. Starsza niewiasta pracowała w kiosku w Gołkowie. O Marcysi

Krajewskiej nieraz pisałem, bo to była na swój sposób nietuzinkowa postać.

Widziałem panie kasjerki przez szybkę i kratkę. A to jest za mało, żeby coś więcej powiedzieć. Siedziały za klauzurą. Krat.

Kiedy

To zaimek zastępujący określenia czasu (lub nawiązujący do nich) – poucza *Mały słownik języka polskiego*, 1999. Ileż za tym słowem poukrywało się wspomnień. Kiedy mój ojciec słyszał nadjeżdżający pociąg wąskotorowy, to wyskakiwał z domu jak strażak. Pędził na podwórze, żeby go przyjąć, jak dyżurny ruchu. A ja za nim szedłem i stawałem zza winklem domu z cegły. Tata patrzył i komentował, mówił o numerze lokomotywy i wagonów. Siostra się śmiała, a matka dodawała, że jest chory, gdy nie *przyjmie pociągu*. Milczałem i spozierałem w niebo. Ojciec perorował i nikt jego słów nie rozumiał. Podobnie rzecz się miała z moim milczeniem.

Na słowo pociąg reaguję wspomnieniem z podwórka, z biegającym ojcem, żeby się nie spóźnić.

Kiedyś

Kiedyś marzyłem, będąc chłopcem, żeby zostać maszynistą szerokotorowych pociągów, z długim składem wagonów osobowych. I zamieszkać w przygórku, czyli w pokoiku na poddaszu stacji, gdzie było charakterystyczne małe, okrągłe lub owalne okienko; w górnej części kondygnacji, w szczycie budynku tzw. wole oko (w konstrukcji statków i okrętów zostało zaadaptowane jako bulaj – *oko byka*). Takiego miałem konika na punkcie pojazdów szynowych. Marzenia ściętej głowy, żeby być pożytecznym, tj. przewozić ludzi zdrowych i chorych. Oczywiście że z takim zdrowiem, jakie mam, nie przeszedłbym selekcji na operatora. Do takiej elity kolejarskiej trzeba twardziela, a nie liryka. No i powinno się zapomnieć, co to dom, rodzina, sąsiad... Nie wiedziałem, że czuwak aktywny, czyli

brzęczyk, kontroluje maszynistę, który co rusz musi naciskać na pedał, że wszystko jest w porządku. W przeciwnym razie, np. gdyby przysnął, to wdrożone zostanie hamowanie nagłe. (A co się stanie, gdy nagle maszynistę tak przypili fizjologia? W takich sytuacjach trzeba na czuwak położyć cegłę albo kamień i z kubelkiem pędzić tam, gdzie maszynownia. I nie czekać, żeby zrobiło się mokre miejsce tam, gdzie kończy się szlachetna część pleców). Na perkusistów w zespołach rockowych mawiano, że są jak maszyniści, tzn. ciągną cały skład. Na przykład John Bonham (1948–1980) z „Led Zeppelin”, zwany *Bonzo* albo Ginger Baker (1939–2019) z zespołu „Cream”, albo Charlie Watts, o którym Keith Richards, gitarzysta, powie – *moim najważniejszym partnerem w The Rolling Stones też jest perkusista*. Dodam, że to pałkerzy! Big-beat był wybrykiem muzyki poważnej i jazzu, oraz hormonów. Oddajmy głos temu, kto ma w swym dorobku niejeden riff: *Muzyka rockowa to europejska wariacja na temat rock and rolla, a my tutaj za bardzo lubimy maszerować. Ja pilnuję, by do tego rocka zawsze dodawać trochę rolla. Niech to się buja (...)* (Rocka mi nie szkoda. Z Keithem Richardsem rozmawia Jarek Szubrycht, „Magazyn Świąteczny. Gazeta Wyborcza” z 30–31 marca 2019 roku, nr 76).

Kłaniam się

O tym, że mam się kłaniać sąsiadom, nieraz pouczała mnie matka. Jak szedłem na stację kolejki wąskotorowej, to po drodze mówiłem znajomym dzień dobry. Schylałem głowę i ... A kiedy moi rodzice byli z kimś zagniewani, to prosili nas, żebym – broń Boże – nie kłaniali się niektórym. Nie wiedziałem, dlaczego mam być już niegrzeczny dla wybranych. Oczywiście, że nieraz zostałem przyłapany na gorącym uczynku, jak okazywałem szacunek sąsiadom. Za to moja siostra i brat byli posłuszni. Tak więc, ślanie ukłonów wysłałem od dzieciństwa i lubię pozdrawiać ludzi niezależnie od ich wad i zalet. Za to nigdy nie mogłem zrozumieć książki o Karolu Świerczewskim z 1948, tj. *O człowieku, który się kulom nie kła-*

niał. Podobnie rzecz się miała z wierszem Władysława Broniewskiego pt. *Nadzieja. Pokłon Rewolucji Październikowej*, 1950. Poeta m.in. pisał takie strofy, jak np.: *Kłaniam się rosyjskiej rewolucji / czapką do ziemi, / po polsku*. Zauważyłem, że po polsku rzecz biorąc, mężczyźni zdejmowali czapkę przed krzyżem lub wchodząc do kościoła, albo wtedy, gdy kobieta im stanęła na drodze. O rewolucji nie mieli pojęcia, choć dźwigali strach przed bolszewikami. Pamiętam, że kiedy uczyłem się tego wiersza na pamięć o czapkowaniu rewolucjonistom rosyjskim, to mój tata wpadał w popłoch. Siedziałem w kuchni i wkuwałem strofy. W tym czasie ojciec, żeby nie okazywać zbytnej emfazy, szedł do pokoju, włączał radioodbiornik i przyklejał ucho, żeby lepiej wyłować słowa z *Radia Wolna Europa* albo *Głosu Ameryki*. Tam była jego skala prawdy, a nie kłamstwa. Uczyłem się wiersza. Byłem z jednej strony zagłuszany przez radio i matkę, która krzątała się wokół kuchni na węgiel i drewno. Klepałem wiersz i nie za bardzo rozumiałem, co poeta Broniewski miał na myśli. To może świadczyć o jednym, jaki był ze mnie zakuty łeb! A przecież Władysław Broniewski to był niezły liryk. Oddałę się od wąskich torów i przypomnę passus z książki Piotra Pytlakowskiego *Wspomnienia konduktora wagonów sypialnych. Powieść osobista* (Wydawnictwo Czerwone i Czarne, 2017) o poecie: *Codziennie zjawiał się w Delikatesach na rogu Dąbrowskiego i [alei] Niepodległości. Przychodził wieczorami. Przed ladą ze słodyczami i alkoholami wita się długa kolejka, ludzie źli, gotowi do zwady z kimkolwiek i o cokolwiek. Pan Broniewski kłaniał się od drzwi i uśmiechnięty wypowiadał co-wieczorną formułkę: «-Dobry wieczór, proszę kolejki. Czy mogę?» Kolejka na widok poety łagodniała, pojawiały się nawet uśmiechy. Pan Broniewski podchodził z boku lady, kolejka milczała i nie było to milczenie niechętnie. «-To, co zawsze, pani Zosiu» - mówił poeta i kładł na ladzie odliczone wcześniej pieniądze, a pani Zosia podawała mu butelkę wódki. Broniewski, kłaniając się, rzucił na odchodnym: «Dobranoc, proszę kolejki!». Kolejka odpowiadała: «-Dobranoc, mistrzu!».*

Kłótnie

Oczywiście, że dochodziło do sporów, bo ludzie rozmawiali w wagonie i nie zawsze się zgadzali. Były ostre scysje, puszczano wiązanki takich słów, że mała głowa. Przekleństwa i wulgaryzmy, raczej w normie, czyli *kurwa jego mać*. Można napisać, śladowe. W Polsce się klnie. Bez pardonu! W czasach, w których kursowała *ciuchcia*, tylko rzezimieszek miał na końcu języka *rwę* ze znakiem *q*. Chłop mówił – cholera jasna, i to wszystko. Kłąć nie wypadało. Za to kłócić się, tak. Na wsi trwały spory o miedzę, a w wagonie licytacja, że kto ma tylko prawdę. A jeszcze jak się ktoś pojawił, co miał niewyparzony język, to lepiej było się trzymać z dala. Po rozbieżności zdań bywały bijatyki, głównie młodzież dawała sobie po buzi. Nie słyszałem, żeby musiała interweniować milicja. Tak więc utarczka słowna miała raczej pokojowy charakter. Dzięki krótkim spięciom ludzie odreagowywali to, co w nich się nazbierało z zaszłości. Większość niesnasek dotyczyła spraw, które dzisiaj wydają się tak śmieszne, że szkoda o tym pisać.

Kolejka elektryczna

O takim prezencie marzyło każde dziecko na gwiazdkę. Najczęściej było tak, że kolejkę elektryczną kupowali tatusiowie, żeby mogli się pobawić. Nie miałem zabawki na szynach albo na sznurku. Za to, kiedy spojrzałem za oknem, widziałem nasyp kolejowy, po którym sunęły pociągi osobowe i towarowe. Aż drżały szyby w oknach. I to musiało mi wystarczyć za zabawki, którymi nie nabawiłem się w dzieciństwie. Rodzice, jak mogli, oszczędzali na dzieciach.

Konduktor

Cerber wagonów. Pan i władca (srogi i czujny strażnik). W kolejarskim ekwipunku: ciemna marynarka i spodnie, niebieska koszula z krawatem na gumkę. W czapce z daszkiem i orzełkiem. Miał przewieszoną przez ramię torbę, w której było mnóstwo druczków,

ołówkę kopiowy zawiązany recepturką. Z pasażerami był *na ty*. To on dawał znak chorągiewką, że pociąg może ruszyć. Jak na niego patrzyłem, to zdawało mi się, że jest bardzo ważny. Tylko on mógł sprawdzać pasażerów, czy mają bilet. Zachodzę w głowę i nie mogę sobie przypomnieć ani jednego z imienia i nazwiska, to znaczy, że nie przywiązywałem się do konduktorów. Wiem, że niektórzy byli bardzo gorliwi i posuwali się za daleko w swojej ciekawości. Czasami za dużo chcieli wiedzieć. Po co im była taka wiedza? Nie dociekam, więc nie mam wiadomości na ten temat.

Kopana

Ilekróć w radio nadawano pieśń, w której były takie słowa, jak *głęboka studzienka, głęboko kopana...*, to kręciłem potencjometrem, żeby ustawić jak najgłośniej. Żeby było słychać, jak to śpiewają o mojej wsi Kopana. Jaki ja musiałem być młody i naiwny? W tym przekonaniu utwardzała mnie matka, zaś stary Ogrodny powiedział, że nazwa miejscowości pochodzi od tego, że tu wykopywano kamienie, w ziemi zakopane. W ten oto sposób sąsiad, stolarz, podkopywał i przygaszał mój entuzjazm, ale nie do końca. Robiłem mu czasami na złość, tj. często sobie podśpiewywałem pod nosem piosenkę o studziencie głębokiej. Ostatecznie nie znam do końca etymologii miejscowości, w której był mój sad dzieciństwa. Nawet nie zamierzam *kopać studni za pomocą igły* (przysłowie tureckie).

Być może to, co piszę, powinno frunąć na (wąski) margines, ale... Kopana dzieliła stację z Pawłowicami, więc nie była na bocznym torze. Budynek na pewno się wyróżniał wśród innych stacji, bo miał alejkę rabini akacyjowej (popularna nazwa akacja). W porze kwitnienia żółte, pachnące jak migdały. A potem w strąkach chowały owoce jak groszek. Z jej liści wróżyły dziewczęta, skubiąc pytania: *kocha? lubi? szanuje?* Czary mary odbywają się na całym świecie *Kocha, nie kocha... lub też Kocha... lubi... szanuje... nie chce... nie dba... żartuje... w myśli... w mowie... w sercu... na ślubnym ko-biercu.*

Mówili, że nie powinno się mieć w domu przedmiotów z akacji, choć z jej drewna wykonano Arkę Przymierza. Jej gałązki znaleźć można w herbie Australii.

Szpaler drzew ze stacji Pawłowice-Kopana krewki toromistrz, zameldowany na poddaszu, potraktował siekierą. Do pnia je wysiekał.

Akacje po latach odbiły i dla spalonej stacji PKP są przedmurzem.

Kierownik Słowik

Mój ojciec nieraz opowiadał matce o kierowniku warsztatów kolejowych. Mówił – *pan Słowik*. Nie wiedziałem o jakiego Słowika chodzi. Ponieważ to nie były moje sprawy, więc słuchałem i nie zadawałem niepotrzebnych pytań. Kierownik Słowik w słowach taty cieszył się dobrą reputacją – był na swoim miejscu. Dla rzemieślników był człowiekiem, z którym można było żyć i pracować. Zapewne patrzył przez palce na wszelkie *fuchy*. Chyba hołubił moją tatę, coś mi się tak wydaje. Podobne zdanie o nim miała matka. Czyli byli zgodni, jeżeli chodzi o pana Słowika z Piaseczna. Na oczy nie widziałem pryncypała mojego taty. Podobno nosił zamiast roboczego ubrania szary fartuch i potrafił zorganizować tak robotę, że nie było postojów w naprawach i opóźnień w rozkładzie jazdy pociągów wąskotorowych. Czy czegoś trzeba więcej?

Nigdy moi rodzice nie opowiadali o słowiku rdzawym albo szarym, którego śpiew dochodził zza krzaków. Upominam się o słowika, co jest nieco większy i smuklejszy od wróbla (długość 17 cm, waga do 24 g). Prowadzi skryty tryb życia, zachowuje ostrożność. Słynie z pięknego śpiewu (z trelami *gig gig* lub *cik cik*), ma piórka w barwach zeschniętych liści. Lubi wolność, stąd zapewne bierze się przysłowie, że *słowik w klatce nie zaśpiewa*.

Maria Pawlikowska-Jasnorzewska (1891–1945) krótko się rozpisywała o fiołku, który należy do rodziny wietniących, jak róża. Spod jej ręki wyszedł śpiewający liryk: *Serdecznym liściem ogrzane /*

*Chcąc miłości aksamit wystławić / Skromne fiołki / śpiewają wonności
sopranem / W świecie kwiatów / Fiołek – to słowik.*

Przypominam poezję z najwyższej półki, bo dzięki niej inaczej się przeżywaienne i nocne sprawy. Niekoniecznie łatwiej, ale...

Koszule

Nonaironowe, ze sztuczną nitką, płaszcze włoskie z podpinką w kratkę, kozuch, skóry, szynele. Strasznie się w tym ludzie pocili, ale takie były czasy. Piszę o tym, bo co mam obwijać w bawełnę, która była w śladowych ilościach w materiałach, niestety. Takie osoby, co nosiły ubrania ze sztuczną nitką, jeździły *ciuchcią*. Innymi słowy, pociliśmy się w PRL-u.

Katastrofy

Zdarzały się. Ludzie opowiadali, że pociąg przejechał kogoś albo krowę, albo uszkodził samochód. Na nic się zdały ostrzeżenia, żeby na kolejkę uważać, bo nigdy nie wiadomo, kiedy przejedzie. Nie byłem świadkiem kolejowego wypadku. Nie mam w sobie tego, żeby pędzić na miejsce tragedii i gapić się. To nie na moje nerwy i nie mój styl.

Kochankowie z pociągów wąskotorowych

To znaczyło, że miłość i kochanie się wykoleiło. Jakby odeszły na boczne tory. O kilku takich parach mieszanych wiem, ale nie piszę nawet półsłówka. Wystarczy, że tacy byli i odeszli. Nie do mnie należy potrząsanie bliźniego tak, żeby wytrzepać z niego grzechy. Cudzołożnicy i cudzołożnice nie tylko grasowali w wagonach *ciuchci*. W wagonach z szerokich torów, rzecz normalna, a u nas nie do pomyslenia.

Kolejarskie rodziny

Gdyby tak spisać rodziny kolejarskie, to wyrosłoby takie drzewo, które ocieniłoby tory pociągu relacji Warszawa-Południowa–Nowe Miasto nad Pilicą. Ba! Mogła by nawet powstać jakaś kolejarska saga. To wszystko, o czym piszę, nie zostało utrwalone na papierze, który jest cierpliwy i nigdy się nie rumieni. Szkoda, że przepadło. I już!

Kolory

W tym szarym PRL-u *ciuchcia* wyróżniała się kolorami. Pomijam to, że jej trasa wiodła przez malowniczą nizinę mazowiecką, gdzie łąki, sady, oczka wodne, rzeczutki i strumyki. *Parowozy* był czarne jak węgiel, tylko obwódki kół pomalowano na czerwono, jakby uszczknięto barw ze sztandaru proletariuszy. *Wagony motorowe* miały szary dach, pomalowane na zielono albo niebiesko, z żółtą linią szlaczka. *Lokomotywę spalinową*, tzw. *rumunek* powlecano farbą (ciemna czerwień i żółć /pasek/). Wagony towarowe pokrywano czerwoną, szarą, zieloną farbą olejną. Czym się kierowano w wyborze kolorów? Nie wiem, więc dalej nie będę malował, przepaszam, pisał. Wystarczy, że je wyróżniłem *kursywą*, żeby tematowi sprostać.

Kontrola

Mówiono, że będzie kontrola biletów, ale nigdy kontrolerów nie widziałem w pociągu wąskotorowym. Czasami konduktorzy ostrzegali przed rewizją pasażerów, żeby nie jechali na gapę. Ale tych pouczeń nikt nie traktował poważnie. Może i były lustracje, które odnotowano dla potrzeb statystyki. Nie widziałem panów kontrolerów w pociągu relacji Piaseczno Miasto – Nowe Miasto n/Pilicą. Wspominam o tym, co zapewne było na wodzie pisane.

Kopiowy ołówek

Takim ołówkiem, oplecionym gumką-recepturką, konduktorzy wypisywali bilety i kreśli na jego powierzchni różne x, numer, bazgroły, etc. Dla mnie to był dziwny szyfr. A dla mojego ojca skrót, z którym sobie dawał radę. Wystarczyło rdzeń ołówka leciutko poślinić, a pozostawał tamponik fioletu. Rozlany ryt jak gencjana. Kopiowym ołówkiem (czasami) kreślono na chybca rysunki techniczne. Moja matka właśnie takim ołówkiem zaznaczała w zeszycie wydatki i przychody. Pisała kulfonami cyfry i biedziła się nad matematyką dnia powszedniego. A wieczorem tata sprawdzał, czy gdzieś się nie pomyliła. Liczył z pamięci szybciej, niż urzędnicy na liczydłach albo sprzedawcy przy kasie.

Wracajmy do tematu. Konduktorzy wypisywali na biletach różne monogramy, które lubił mój ojciec sprawdzić. Oto pod jaką byłem kontrolą.

Kradzieże

Dotyczyły głównie opału (węgiel, drewno). Nieraz zdarzyło się, że nagle przy wykopie, naprzeciwko lasu, z wagonu wysypał się węgiel. Wszystko odbywało się pod osłoną nocy. Opał zbierano do furmanek.

Jakie musieli mieć wytarowane wagi na stacjach docelowych, skoro wszystko się zgadzało. Być może mieli w pogotowiu kamienie albo inne przedmioty. Ostatecznie wszystko współgrało. Nie słyszałem, żeby była z tego powodu jakaś afera i większa draka. Informuję o tym, choć sprawa jest przedawniona i ci, którzy dopuszczali się takiego procederu, odeszli tam, gdzie nie ma wag towarowych.

Krawat

Krawat nosili konduktorzy albo ci, co jechali w gości. Pracownicy PKP mieli *zwis męski* na gumkę, żeby nie musieli się trudzić

wiązaniem wężła. Chłop tradycyjnie zapinał koszulę na ostatni guzik, jak Wincenty Witos (1874–1945). Nie widziałem kogoś pod muchą, czyli ozdobnym elementem ubioru mężczyzn i kobiet. Były jej trzy typy: motyl (z półokrągłym zakończeniem po obu stronach i wysokimi skrzydełkami); diament (o trójkątnej obwódce po obu stronach); nietoperz (o prostej krawędzi po obu stronach, z niskimi skrzydełkami). To był *symbol konserwatywnego liberalizmu w garderobie*. Panie nazywały muszką czarną kropkę na twarzy, imitującą pieprzyk, która dodawała wdzięku i zapewne wabiła oko mężczyzn. To było typowe dla okresu rokoka (lata 1720–1790).

Jak wracałem z internatu do domu, to zakładałem szkolną marynarkę. Byłem pod krawatem, pod trójkątnym wężłem. Znajomi mnie komplementowali. Ponieważ miałem nieco inne zdanie, więc zaprzestałem nosić ozdobny pasek materiału i golfem zakrywałem szyję. Pamiętam, że mój ojciec nosił krawat przy wielkich okolicznościach. Nieraz zawiązywałem mu węzeł prosty. Tata przed lustrem równo się poprawiał, jak opuchnięty człowiek. Kiedyś miałem taki okres, że nie wyobrażałem sobie wyjść bez krawata na miasto. Ale potem mi to przeszło.

Tak więc, pod krawatem to chodzili konduktorzy. Mam wrażenie, że nie przywiązywali do niego wagi, kazali im nosić, więc usztywniali kołnierzyk wężłem ciemnogrnatowego krawata, który chwycił za szyję i pił, jak się zbyt kręciło głową. Na służbie z obowiązkiem trzeba się liczyć, nawet gdy uwiera.

L Latarka

Należała do oprzyrządowania konduktora, dyżurnego ruchu, zawiadowcy i maszynistów. W nocy musieli sobie poświecić. To był taki dłuższy paluszek. Z lubością patrzyłem na latarkę konduktora. Wieczorem, kiedy jechałem w wagonie, konduktor latarką oświetlał drogę. Podczas wypisywania biletu podświetlał lampką na baterijkę. To była taka przenośna lampka nocna. Nieraz marzyłem, żeby mieć taką latareczkę, aby wieczorem przejść się po sadzie i prze-

świecić drzewa i z ptakami się droczyć. Nie udało mi się ziszczyć fantasmagorii, więc piszę o tych, którzy mieli latarkę, żeby było jasno.

Letnicy

W sezonie letnim sporo można było spotkać w pociągu ludzi, którzy jechali z Warszawy na wieś. Nikt jeszcze nie mówił, że to wilegiatura (→ *Wsi spokojna, wsi wesola...*). Moja matka Marianna (1926–2020) do końca życia powtarzała: *na wsi, synu, to jest wolność*. Domki letniskowe porzucane w Zalesiu, Gołkowie, Szczakach, Złotokłosie, Pracach Małych; w naszych stronach były dwa (jeden drewniany w Pawłowicach i drugi z cegły w Kopanie). Letniak to domek poza miastem, wykorzystywany do celów wypoczynkowych. Letnicy spędzali sobotę i niedzielę na łonie natury. Z miasta wieźli tobołek z prowiantem, rowery, koszyczki z wiktuałami. Nie zamierzali pracować, tylko odpoczywać. W pociągu wyróżniali się tym, że mieli bladą cerę i nie spracowane dłonie, oraz większą pewność i apetyt na życie. Wsiadali na stacji i drałowali do domków, co jak oczko w głowie. Nie bratali się z okoliczną ludnością. Mieli dystans i chłód, choć wszystko działa się w letniej porze. *Ciuchcia* przywoziła i odwoziła letników. Latem mieliśmy trochę więcej warszawskości. Nie wiem, jak spędzali czas letnicy, jakie były ich upodobania i manieri?

Letnicy szli brzegiem skwaru i kiedy otwierali furtkę, to nie wychodzili z obejścia.

Wyjeżdżali o szarej godzinie. Stali na peronie z naręczem kwiatów, ziół oraz owoców zerwanych prosto z krzaka albo drzewa.

W czasie prosperity *ciuchci*, letnicy bardzo chętnie zaglądali do okolic *Kwitnącej Jabłoni*. Zawsze wyszukiwali jakiś pretekst, żeby czmychnąć z miasta na wieś. Lubo patrzyłem na wagon z osobami z miasta, których roznosił entuzjazm i nieraz się tak zachowywali, jakby udawali się podróż dookoła świata. A to była zwyczajna peregrynacja, jakbyśmy dzisiaj powiedzieli, weekendowa. Żeby się ode-

rwać od stolicy, gdzie ludzi coraz więcej, więc trudniej spotkać człowieka, co zachowuje się lirycznie.

Lizak

Prawo do używania lizaka na kolei miał dyżurny ruchu. Tylko on mógł dać znak lizakiem, że pociąg może ruszyć. Tak myślałem w dzieciństwie, kiedy siedziałem jak trusia w wagonie kolejki wąskotorowej. Dla chłopczyka dyżurny ruchu to była osoba tak ważna, jak ordynator szpitala. Pamiętam dyżurnych z Piaseczna, Tarczyna, Grójca, a nawet z Nowego Miasta nad Pilicą. Nie do końca jest to prawda, bo gdyby mi przyszło odpowiedzieć, jakie były ich imiona i nazwiska, to bym wymienił tylko z Tarczyna (→ **Dyżurny(a) ruchu**). Natomiast o lizakach nie zapomniałem. Nieraz patrzyłem, jak ze stacyjnego budynku wychodzi dyżurny(a) ruchu w Tarczynie albo dyżurny ruchu w Piasecznie lub w Grójcu. W dłoni trzymał lizak i chował za plecami, jak ktoś, kto nie wie, co z rękoma zrobić. Stał na peronie i czekał, to był znak, że pociąg jest gotowy do *biegu*. Dyżurny (zaś w Tarczynie, jak już pisałem, pani dyżurna) zawsze był uśmiechnięty, niezależnie od pogody i pory roku. Podchodzili do niego konduktorzy i uskuteczniali krótką pogawędkę, ucinaną zarcikiem. Dyżurny stał w czapce czerwonej z czarnym daszkiem, w kolejarskim uniformie. Z lizakiem, który był jak berło. To był stróż rozkładu jazdy. Pasażerowie czekali, kiedy da znak. Był taki moment, kiedy w górę unosił lizak sygnałowy (tarcza aluminiowa, koło z dziurką, przymocowane do drewnianego trzonka), jakby dłonią pozdrowiał i mówił – odjazd! Pociąg ruszał – powolutku nabierał pędu. Wagony miały dyżurnego, który zostawał na peronie z lizakiem wysoko uniesionym. To była taka nakrochmalona chusteczka na patyku i z dziurką. Dym lokomotywy go otulał. Nie wiem, co było potem, bo kiedy wyglądałem przez okno wagonu, rozmywała się jego sylwetka i traciłem go z oczu. Pewnie dłuższą chwilę stał, a potem wracał do służbowych obowiązków, gdzie nie ma sentymentów, więc trzeba się pilnować.

Lokomotywa

Któż z nas w dzieciństwie nie uczył się wiersza Juliana Tuwima *Lokomotywa*? Jeżeli ktoś zapomniał, to chętnie przypomnę fragment wiersza z XX wieku: *Stoi na stacji lokomotywa, / Ciężka, ogromna i pot z niej spływa – / Tłusta oliwa. / Stoi i sapie, dyszy i dmucha, / Żar z rozgrzanego jej brzucha bucha: // Buch, jak gorąco! / Uch, jak gorąco! / Puff, jak gorąco! / Uff, jak gorąco! / (...).*

Cytuję utwór, z którego bucha para poezji! *Ciuchcia* na pewno tak ciężko nie sapała i być może dlatego tak łatwo wpadała do lżejszych utworów (→ *Piosenki*). Oczywiście że miała swoich poetów i prozaików, i cichych wielbicieli, oraz żartownisiów. Słaabo?!

Łoskot

Nieprawdopodobny panował huk (łoskot) w wagonach spalinyowych w tzw. *motorkach*. Trzęsło jak w łajbie przy silnym wietrze. Śmierdziało ropą i spalinami. Rumoru było *od cholery*. Nikt nie dbał, żeby zrobić szczelniejsze osłony silnika. Obowiązywała zasada: byle głośniej. Nieraz bolała głowa po podróży. No bo ile można w roztrzęsieniu przebywać? W takim natężeniu decybeli, że uszy puchną? Taka jazda przygotowała mnie do tego, że mogłem lepiej słuchać big-beatu. Mocne uderzenie przy łoskocie wagonu motorowego, było jak walenie młotkiem w gwóźdź. W dechę!

Łzy

Zdarzało się, że pasażerowie płakali w pociągu. Kiedy witali gości lub żegnali. Albo gdy jechali na pogrzeb. Albo gdy nagle okazało się, że ktoś kogoś zdradzał w wagonie. I nie będę ich *obwiniać o zbytnią zalotność*, jak pisano w *Dykcjonarzu biograficzno-historycznym, czyli krótkie wspomnienia żywotów ludzi wstawionych cnotą, nauką, przemysłem, męstwem, wynalazkami, błędami...*

Nie mogę powtórzyć za Adamem Mickiewiczem (1798–1855), że *Polaty się łzy me czyste, rzęsiste*. Moje dzieciństwo nie było sielskie i anielskie, a młodość górna i durna, zaś wiek męski – wiek klęski.

Ł

W pociągu ukrywałem łzę, żeby nie wyskoczyła z łódeczki powiek na policzek.

Za to mogę skrobnać, że nieraz jechałem pociągiem wąskotorowym w niepogodę. Lubiłem patrzeć, jak pestki deszczu rozmywają się po szybach. Wolniutko spływały i zamazywały świat. I brud z nich spływał. Nieraz widziałem tęczę, jak spinała ziemię z niebem; promieniem, który zawsze jest czysty, i nie pachnie.

M Marki

Tu nie chodzi o znak ochronny ani nawet o miasteczko, ani o opinię, ani jednostki monetarne, ani o *marka* (nocnego). Nic z tych rzeczy. Co to takiego były marki? Każdy, kto pracował w warsztatach, o tym wie. A jeżeli zapomniał, to przypomnę. Marki to były takie blaszki, na których wybito numery. I za pomocą marek rzemieślnicy mogli wypożyczać narzędzie. Na przykład potrzebny był klucz, więc szło się i jako dowód, że się pobrało, zostawiało markę. Mój tata miał pełen wianuszek marek, które brzęczały jak tamburyn, powiedzmy. To znaczyło, ile musiał wypożyczyć narzędzi do pracy. Marki trzymał w kieszeni. I kiedy zakładał portki, to po-brzękiwały blaszki, jak pęk kluczyków. W wielkim uproszczeniu mogę napisać, że blaszki pełniły funkcję pieniążka, choć to do końca nie oddaje ich istoty. Kiedy przyszło mi pracować w szkolnych warsztatach Zasadniczej Szkoły Elektronicznej w Zduńskiej Woli, otrzymałem w wyposażeniu marki. Srebrne blaszki na metalowym kółeczku zrobiły wrażenie. Podobnie rzecz się miała z ubraniem roboczym i obowiązkowym beretem z anteną. Za to mój ojciec dbał o swoje marki w kolorze złota. Były lśniące i wyszlizgane jak klamka w wagonie. Jego marki świadczyły o tym, że był rzemieślnikiem z prawdziwego zdarzenia. Ja taki nie byłem, więc staram się wyklepać *na blaszkę* tekst o markach. Żeby jego treść była w formie marki. Słowem, zręcznie, jak mawiali dawni rzemieślnicy, nie tylko na kolejce.

Maszynista/maszyniści

Ojciec znał wszystkich maszynistów i pomocników. Z imienia i nazwiska. A ja nie jestem aż tak obcykany, choć nasz sąsiad Daniel był pomocnikiem maszynisty. Maszyniści z *ciuchci* byli zawsze umorusani węglem i przypominali górników albo kominiarzy. Takie czarne anioły. Nigdy nie byłem wewnątrz parowozu, więc nie będę skrobał o ich pracy. Maszyniści to rodzina chłopów, która na przedzie wagonu jechała. Prowadziła skład pociągu. *Ciuchcie* miały 6, 8, 12 kół. Maszynista wraz z pomocnikiem czuwali, żeby ogień nie zagaś w palenisku i była para w kotle. Kiedy pociąg przystawał, to lustrowali, oparci łokciami na drzwiczkach. Nosili czapki, które im przyrastały do głowy. Maszyniści i pomocnicy mieli w ustach ogarki papierosów. Dbali o parowozy. Szmatami wycierali ich powierzchnię i oliwili koła. Byli maszyniści, którzy prowadzili pociąg tak, że sunął i nie szarpał. A zdarzyło się, że kierowali nerwowo. I pasażerowie nieraz pytali konduktora, dlaczego ich się traktuje jak worki z kartoflami.

Maszyniści pracowali bardzo ciężko. Zarywali noce. Drużyny pociągowe spały w noclegowniach w Piasecznie, Grójcu, Nowym Mieście. Zawsze byli uśmiechnięci. Mój tata znał numery parowozów, które prowadzili. Wiedział, ile jest wart maszynista z pomocnikiem. Poza nimi byli maszyniści z tzw. *motorków*, wagonów spalinowych. Pracowali w maleńkiej kabinie. Siedzieli za urządzeniem przypominającym tramwaj. Byli czyści i schludni. Nieraz w tej kabinie siedziałem z ojcem, który lubił zagadać. Patrzyłem jak *motorek* mknie i przecina drogę. Widziałem szyny i spały. Podziwiałem operatora, że tak sprawnie sobie radzi z jazdą. *Motorek* trząsał i hałasował. W kabinie czuło się zapach oleju i smaru. Maszyniści z *ciuchci* i maszyniści z wagonów spalinowych, to były dwie różne kategorie zawodów. Niby wspólne, ale inne. Ci z *motorków* – elita, zaś ci z *parowozów* – lekko speszeni, jak człowiek który musi chodzić w brudnych spodniach i butach, i sięgać po łopatę, żeby węgiel nasypać i podtrzymać ogień.

Pani Stefania Ogrodna, zwana panią Danielową, wynosiła na pociąg obiad dla męża, pomocnika. Szła z garnuszkami w kobiałce. Daniel zabierał majdan i odgrzewał, i cieszył się, co mogło świadczyć, jaki musiał być głodny. (Za kilka lat Daniel został maszynistą w *motorku*, ale było to w czasach, gdy kasowano pociągi. Długo się nie nacieszył. Potem zachorzał i poszedł na rentę, więc to było całym komentarzem, jakim to był maszynistą).

To tyle jeżeli chodzi o maszynistów, z którymi nigdy nie rozmawiałem. Nie dlatego, że patrzyli z góry na pasażerów, ale... byłem za młody i zbyt nieśmiały, żeby zaczepić ludzi, co należeli do służby mundurowej i działali wedle rozkładu jazdy. Od maszynistów starałem się być z daleka, jak od parowozów, które buchały i syczały parą. Bałem się, żeby mnie nie wciągnęły pod koła. Maszyniści byli jak bohaterzy, którzy nie potrzebują medali, pomników i tablic. Zawsze miałem przed nimi respekt, że nie boją się jechać się po szynach. A nocą przebijając się przez ciemność. I co najważniejsze, muszą liczyć li tylko na siebie. Dla nich rozkład jazdy był jak rozkaz.

Mądrej głowie dość dwie słowie

Pięć centurj przysłów polskich i diabelskich tuzin z hakiem. T1 Od Abrahama do Nieboszczyka, Tom 2 Pięć centurj przysłów polskich i diabelskich tuzin z hakiem. Od Niedźwiedzia do Żywca (Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1994) prof. Juliana Krzyżanowskiego. Dwa tomiszcza. Szukam, czy jest coś o *ciuchci*. I nie znajduję. A przecież *mini lokomotywa* – czajnik na szynach, powinna być. Ale czajnika też nie ma. Nie ma pary, choć jest ogień, nie ma też popiołu. W inne słowa poszła para. Czyli ktoś nam buchnął pociąg, co sunął wąskim torem. Południową stroną, gdzie cień jest najdłuższy, więc tam go szukaj.

Mąż zaufania

Był taki tytuł honorowy. Ponieważ ojciec za żadne ówczesne skarby nie chciał się zapisać do partii politycznej (czerwonej, zielo-

nej, różowej), więc pokarano go tym, że został wybrany przez załogę warsztatów kolejowych w Piasecznie na męża zaufania. Na czym miała polegać jego społeczna funkcja? Nie wiem. Pewnie na rozstrzyganiu sporów. Jakie to mogły być różnice zdań? Nie odpowiem. Wszelkie właśnie rzemieślnicy, jak to bywa u mężczyzn, pewnie załatwiali po męsku. Na zgodę pili i zakąszali.

Mąż zaufania, to była kolejna fikcja wymyślona przez towarzyszy, którzy nie zawracali ojcu głowy, bo mieli do niego zaufania. Zapewne koledzy się w cichości podśmiewywali i szeptali: *ciszej, bo idzie Ciesiek, mąż zaufania*.

O tym komu ufał przekonałem się wieczorem, kiedy przyklejał ucho do radioodbiornika, żeby posłuchać zachodnich rozgłośni (→ Kłaniam się).

Między Grójcem a Piasecznem

W Grójcu (powiat) wyrabiałem dowód osobisty po tej stronie było drzewo rodzinne mojego ojca i matki, w kierunku Piaseczna ludzie jeździli do pracy. Byłem po stronie Piaseczna nasączonego Warszawą.

Urodziłem się 23 czerwca 1954 r. w Grójcu. 1 września 1957 roku zachorowałem na polio, wskutek czego dzieciństwo spędziłem w szpitalach (Warszawa, Zagórze k. Wiązowny) oraz sanatoriach (Wleń, Jastrzębie-Zdrój, Busko-Zdrój). Dlatego że przewlekła choroba poczyniła spustoszenie, wyjeżdżałem z domu rodzinnego – z okolic *Kwitnącej Jabłoni*. Pociąg wąskotorowy zabierał mnie w świat, gdzie szerokie żelazne i asfaltowe drogi. Przeżyłem niejedno trudne rozstanie. To, co uważałem za złe, pewnie na dobre mi wyszło. Ale na to trzeba było czasu, co wypala dzieciństwo i młodość. W nas.

Miała

O tym, co *miała* koniecznie muszę napisać, bo sporo *miała*. I to wszystko, co *miała*, zostało jej zabrane. Oto jak los potrafi być

sprawiedliwy. Ale nic nie poradzę na to, że nic nie mogę zrobić, aby od nowa odzyskała splendor. Mogę li tylko wspominać. A więc do rzeczy.

Trasa kolei wąskotorowej tzw. grójeckiej miała 128,21 km linii głównej, 11 bocznic przemysłowych do cegielni, młynów, magazynów, 13 mostów (powyżej 6 metrów długości, w tym 1 most na bocznicę), 57 małych mostków. Kładki były nad potokami, strumyczkami, rzeczkami (Jeziorka, Tarczynka, Mulnica, Mogielanka, Łączówka), 10 wież ciśnień, 5 składów opałowych, 7 obrotnic, 4 wagi do ważenia, mnóstwo wagonów, lokomotyw parowych i spalinowych. Ci, którzy pałają ciekawością, odsyłam do książki Bogdana Pokropińskiego *Kolej grójecka. Warszawskie Koleje Dojazdowe* (Wydawnictwo Komunikacji i Łączności sp. z o.o, Warszawa 2002, ss. 160).

Ponieważ nie ma tego, co *miała*, opisuję sobie a dymom, które rozsiewały lokomotywy po polach.

Dzięki *ciuchci* mój tata miał pracę, a my zniżki kolejowe. Ludzie mogli podróżować, a nie czekać, kiedy łaskawie przyjedzie autobus i zawiezie do miasta. *Miała* kolejka pasażerów i cieszyła się takim wzięciem. Dzisiaj po tym, co *miała*, została zdewastowana infrastruktura – ruderalna. Zielskiem zarastają zardzewiały szyny. Budynki stacyjne marnieją. Podkradają szyny. Z dawnego splendoru zostało li tylko słowo *miała*.

Do *ciuchci* mam sentyment. W ramach długu wdzięczności o niej piszę.

Miała ciuchcia swoje noce i dni. U mnie ma fory i traktuję ją po kumotersku, więc nie musi stać w kolejce do wspomnień.

Mijanka kolejowa (→ Bocznic kolejowa)

To wyznaczony odcinek drogi szynowej lub kołowej jednopasmowej, który umożliwia wyprzedzanie i wymijanie się pojazdów szynowych lub drogowych. To stacja kolejowa o ograniczonym zakresie działania, gdzie układ torowy umożliwia krzyżowanie oraz wyprzedzanie pociągów.

Na trasie od Piaseczna do Grójca były takie stacje, na przykład w Głoskowie, Pawłowicach–Kopanie, Lesznowoli.

Żeby kogoś albo coś ominąć trzeba obejść. Pociągi mogły się mijać tam, gdzie było rozgałęzienie bocznych torów. Musiały być choć dwa perony albo trzy. Jeden pociąg wjeżdżał na stację, zaś drugi podjeżdżał tam, gdzie zaczynały się boczne tory i zwrotnice (do przesuwania/rozsuwania torów). Konduktor musiał wpierw kluczykiem otworzyć zwrotnicę i dawał znak, że pociąg może ruszyć. Wieczorami to miało swoją dramaturgię. Pociąg stawał i świeciły się na jego końcu dwie źrenice lamp. Konduktor siłował się ze zwrotnicą. I nagle obok siebie stawały dwa składy wagonów. Osobowy z osobowym. Albo towarowy z osobowym. Mijanki często się zdarzały, bo *ciuchcia* miała tylko jeden tor. Dzięki takiemu rozwiązaniu, zachowana była płynność przewozu i transportu. Pociągi jeździły zgodnie z rozkładem jazdy i nikt nie szukał pretekstu, żeby narzekać. Odwrotnie było na szerokich torach. Tam było tyle bocznych torów i innych udogodnień, a pociągi przyjeżdżały z dużym opóźnieniem. Na *ciuchci* takie coś byłoby nie do pomyslenia. I gdyby tak szerokie tory uczyły się od wąskotorówek, to pewnie dobrze wszyscy byśmy na tym wyszli. Ale tak nie jest. Im szerzej, tym ciaśniej. Podobno przez ucho igielne łatwiej może się słoń przecisnąć. Ale to jest szyte już grubą nitką.

Młodzi–starzy

Trochę przez przekorę odnotowuję ten rozdział, bo do pracy na kolei nie palili się młodzi, tu pracowali ci, co ochłonęli z pierwszych buntów. Oczywiście, że były wyjątki, jak na przykład Mietek Gołębiowski z Lesznowoli, który świeżo po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej przyszedł do pracy w warsztatach kolejowych i był tak ambitny, że skończył wieczorowe technikum i otrzymał świadectwo dojrzałości. Sympatyczny *łobuziak*. Dzisiaj jest dziadkiem-emerytem. Ale wracajmy do tematu. Życia na kolei dodawali młodzi pasażerowie, tj. uczniowie, którzy dojeżdżali do Liceum

Ogólnokształcącego im. Emilii Plater w Zalesiu Dolnym albo do Technikum Elektronicznego/Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Piasecznie. Młodzi ludzie. Dziewczyny i chłopcy. Uśmiechnięci. Zawsze skorzy do psot i niekontrolowanej radości. W wagonach było wesoło. Widywałem na dworcu w Piasecznie uczniów, którzy odrabiali lekcje. Parapety w dworcowej poczekalni służyły im jak blat szkolnej ławki. W sezonie wiosenno-letnim peregrynowali z Zalesia do Piaseczna, żeby skrócić sobie czas oczekiwania na pociąg do domu. To byli moi rówieśnicy, których znałem li tylko z widzenia. Oczywiście, że powinienem być wśród nich, ale... los tak zdecydował, że chodziłem do szkoły ponadpodstawowej daleko od domu. I nigdy się nie przyznałem, że marzyłem, żeby uczęszczać do liceum w Zalesiu przy Alei Brzóz 26. Tak zdecydowali rodzice, że im dalej od domu będzie dla mnie lepiej. Przypomnę, że było to w czasach, kiedy starszym młodzi się nie sprzeciwiali. Dorośli wybierali męża córce, a ci co byli słabi i chorzy, jak ja, musieli zniknąć z oczu. Po latach dopiero zrozumiałem na czym polega ta sprawiedliwość: jak ktoś już coś ma, to mu dokładają. Z czego? Z tego, co od innym uszczkną. W ten oto sposób poznałem słowo *chciałbym*.

Moda

Na peronach ludzie spacerowali, żeby sobie skrócić czas oczekiwania. Panie delikatnie chodziły. Można powiedzieć – lirycznie. Tylko starsze kobiety z kobiałkami rozsiadały się na ławce i filowały, i szeptały, tj. plotkowały. Mężczyźni stali jak kij do szczytki. Za to młodzież i dzieci nie mogły usiedzieć w miejscu. A w wagonie też, jak na wybiegu, widziałem po raz pierwszy koszule non-ironowe (nie prasujące), z tkaniny syntetycznej. Potem pojawiły się płaszcze ortalionowe, dziewczyny w mini, kolorowe *dzieci kwiaty*, młodzi z radioodbiornikami tranzystorowymi z długimi batem anteny, chłopcy z grzebieniem w tylnej kieszeni, w czapce-oprychówce. Na pomostach stała młodzieżówka z długimi włosami, nieraz pili wino. Można napisać, że moda docierała do nas, bo do Warszawy było bli-

sko. Młodzi starali się iść z duchem czasu, co z zachodu wschodził, choć w owych latach obowiązywał duch pracy, czyli walki, jak głosiła propaganda. Życie weryfikowało tę bujną na tzw. resorach. Mieliśmy kolejną nauczkę, że trzeba ostrożnie z tym, co głoszą w szkołach i piszą w gazetach albo gadają przez lampowe radio.

Mur przy torze wyścigów konnych na Służewcu

Kiedy ten mur widziała matka, to mówiła: *jestemy już w Warszawie, pora się szykować*. Wtedy to było przedmieście, nie chcę tego nazywać rogatką. Ilekroć przejeżdżałem ulicą Puławską, to zerkałem na mur i powracały wspomnienia, do których dyskretnie się uśmiechałem. Dawniej mur był szary. W XXI w. jest pełen różnych wrzutów – wielki wytrysk graffiti.

My z Awansu

Pociągami wąskotorowym jeździli ludzie, o których mawiano, że są *z awansu*. Jechali spod Grójca, Mogielnicy, Nowego Miasta znad Pilicy. Czyli z chłopów robotnicy, rzemieślnicy i przyszła inteligencja. O nich gadali, że to chłoporobotnicy. Pracowali na państwowych posiadach, a potem w swoich gospodarstwach. Tak na pół. Ówczesna propaganda bardzo hołubiła takie podejście do życia, czyli chwytanie dwóch dyń w dłoń. W pracy państwowej musiał się oszczędzać, żeby mieć siłę na robotę po fajrancie. O efektach nie muszę pisać, bo można sobie samemu odpowiedzieć. O tym, kiedyś napisałem wiersz, który zaczynał się tak: *My z Awansu jeździmy do miast jak na dożynki / w pięknych koszulach przypalonych potem / (...) My z Awansu oglądamy w mieście / rozkład jazdy podmiejskich pociągów / (...)*[w:] *Przerwane Wiersze*, Wydawnictwo Iskry, Warszawa 1981.

Celowałem w pisaniu wierszy branych z prozy życia codziennego, żeby osłodzić nieco gorzcy piołunu. My z Awansu byliśmy w rozkroku, tj. między wsią a miastem. (Między kulturą chłopską

a kulturą miasta). Ponieważ bywam poetą, więc nigdy nie brałem ziemi za obłoki. Arytmetyka wspomnień, to mocna strona każdego rasowego humanisty, który potrafi tak się posługiwać kropłomierzem lirycznym, jak mało kto. I ma swoją skalę pamięci.

N Nabieranie wody

O tym, że ludzie zachowują się tak, jakby *nabrali wody w usta*, wiedziałem. Ale o tym, że lokomotywy muszą zaczerpnąć wodę, żeby buchnęła para, miało pewność każde dziecko, bo w szkole musieliśmy się uczyć na pamięć wiersza pt. *Lokomotywa* (→ **Lokomotywa**).

Ciuchcia nabierała wodę w Piasecznie, Tarczynie, Grójcu i w Nowym Mieście nad Pilicą. Tam znajdowały się wieże ciśnień. Lokomotywa przystawała i podłączano do niej szlauch i gasiła pragnienie. W tym czasie maszyniści smarowali osie, wycierali koła i inne części. Z węża leciał strumień H₂O. A kiedy uzupełniono zapas wody, lokomotywa odjeżdżała i doczepiano ją do wagonów. I ruszała w drogę wąskim torem, o prześwicie 1000 milimetrów.

Na gapę

Czyli jazda bez biletu. Trzeba było nielada sprytu, żeby przejechać jak *autostopowicz*, bo skład pociągu był krótki 3–5 wagonów i konduktor miał sporo czasu, żeby wydłubać tych, którzy bawili się z konduktorem w chowanego. Kolej to nie podwórko. Ci, którym weszła w krew jazda na gapę, zasilali pewnie legiony tych, co pili na tzw. *krzywy ryj*. Za darmochę, nie za swoje. Uogólniam, bo może z nich wyrosli ludzie, którzy nie mieli *węża w kieszeni*. Wręcz przeciwnie!

Nasyp

To wał usypany z ziemi, dzięki któremu podnosi się teren w danym miejscu. Trzeba usypać sporo ziemi, żeby np. przeprowa-

dzić linię komunikacyjną. Nasyp był niemyym świadkiem budowy linii kolejki wąskotorowej. Na nim ułożono podkłady i szyny. Ileż się musieli nawieźć ziemi, żeby tyle lat służył kolei? Podobno okoliczna ludność pomagała w pracy. Był zarośnięty krzewuszkami i trawami, i kwiatami, co zdziczały. Przyjmował wszystko, co wiatr przyniósł z pól. To był pierwszy wielki atlas roślin, jaki widziałem. Dla kolejarzy – podstawa *ciuchci*. Czasami przypominał tamę, jaką budują dzieci w piaskownicy. Tu spotykałem bluszcz, który swymi sieciami obejmował trawy. Bardzo ciężko się szło w górę nasypu. Wiem, bo nieraz siedziałem w nasypie, jak zając pod miedzą. Słuchałem świerszczy. Obserwowałem mrówki. A kiedy słyszałem, że jedzie pociąg, to podnosiłem się ze zmiętych traw, bo bałem się, żeby pociąg na mnie się nie zwałił swym żelaznym cielskiem. Od najmłodszych lat byłem przezorny. A może to świadczyło o tym, jak kocham życie, które można przeżyć tylko jeden raz.

Nasyp był jak wielki *Atlas ziół i krzewów*; trzymał się darni. Drgał, kiedy przejeżdżał pociąg, a potem szybko ochłonał, z tego, co przeszedł.

Z dawnej świetności wszystko zarosło, więc przywołam złotą myśl – poetycki komentarz, oraz zachętę do pracy nad antologią: *Pożyteczną jest rzeczą zebrać w jedno dzieło kwiaty zdań pięknych, które po różnych księgach, jak po polu, rozprószone były* (Kassiodor).

Niedziela i (pozostałe) święta

O tym, że ludzie pracowali od poniedziałku do soboty, chyba wszyscy wiedzą, co ukończyli szkołę średnią. Kolej musi jeździć, bo ludzie nie lubią siedzieć długo na swoim miejscu. Ciągłe ich gdzieś nosi i gna. Kolejarze realizują program, jaki jest w rozkładzie jazdy.

W niedzielę rzadziej jeździły pociągi osobowe i towarowe. Sunęły swoim niedzielnym rytmem. Maszyniści lustrowali pasażerów i chyba mieli żal, że muszą pracować, kiedy tyłu uprzyjemnia sobie życia. Wszyscy odświętnie ubrani, bo w podróż to ludzie zakładali lepsze ciuchy. Jak do kościoła. Rodzinami podróżowano. Odwie-

dzano się. Odprowadzano na dworzec/przystanek. Panowie ze śladami alkoholu, panie zmieszane, że ich mężczyźni troszeczkę się wyluzowali. Dzieci rozbawione. *Ciuchcia* przewoziła ludzi. Konduktorzy sprawdzali i wypisywali bilety. Panowała niedzielna atmosfera. Mój ojciec w niedzielę, kiedy jechał pociąg, wybiegał na podwórze, żeby sprawdzić kto, kieruje lokomotywą. Koledzy z wagonu pozdrawiali go. Nieraz maszynista mocniej zagwizdał, żeby go pozdrowić. Stałem obok i machałem dłonią pasażerom, którzy siedzieli w wagonie, co się trząsał, jak balia z wodą. Pociąg przypominał w niedzielę, że czeka na nas dzień powszedni.

Noce i dni

Zapewne już nikt nie napisze takiej epopei o *ciuchci*. Pozostanie li tylko zawsze fragment. Wspomnienie. Słowo mówione, nie pisane. Szkoda, bo tylu pasażerów przewiozły pociągi wąskotorowe, że ktoś powinien się pokusić o prozę kolejową, jak mój kolega Jan Jastrzębski (*Prozy kolejowe*, 1999). Czyżby wąskotorówką nie jeździli lirycy? Przydałby się taki Wieniedikt Jerofiejew (1938–1990), żeby opisał podróż z Dworca Warszawa Południowa do Nowego Miasta? Oczywiście, że jest to tylko marzenie ściętej głowy. Przeminięły noce i dni na *ciuchci*. Niszczącą stacje, zarastają perony, rdzewieją szyny, resztę ktoś rozkrada. Ludzie odchodzą i zamyka się księga pamięci.

Noclegownia

O noclegowniach dowiedziałem się od ojca. Zupełnie przypadkowo. A było to tak. Odjeżdżał ostatni pociąg do Nowego Miasta nad Pilicą. Na zegarze była prawie 24. A gdzie maszyniści i konduktorzy będą spali?, zapytałem. Tata odpowiedział: *w noclegowni*. Ponieważ w naszym domu nie było słownika języka polskiego, więc nie miałem, gdzie sprawdzić, co to słowo znaczy. Leksykon miała pani Władysława Zykubkowa, która mieszkała pół kilometra od naszego domu. Chętnie bym do niej poszedł spraw-

dzić, ale była noc i starzy sąsiedzi już spali. Odpowiedź ojca nie satysfakcjonowała mnie, więc zacząłem drążyć temat. Ojczulek opowiedział, że w Nowym Mieście, Grójcu, Piasecznie są miejsca wydzielone, gdzie mogą się przespać kolejarze i umyć, i zjeść. Są w nich łóżka, łazienki, krzeselka, stół. Pamiętam, że kiedy jechałem pierwszym pociągiem, to spotkałem rześkich konduktorów, oraz wyspanych i uśmiechniętych maszynistów. To znaczy, że noclegowanie były dobrym rozwiązaniem dla tych, co byli na (mundurowej) służbie. Że można było w nich się wyspać i mieć apetyt do pracy, a nie do narzekania. Nie byłem w żadnej noclegowni, choć w Piasecznie nieraz obok niej przechodziłem i szparko zerkałem na pomieszczenia, w których chrapali pracownicy PKP. W noclegowniach spali tylko mężczyźni. Kobiety dbały o wikt i opierunek. I tyle wiem. Piszę o tym, żeby uzupełnić nieco zapis leksykalny *noclegownia* «miejsce przeznaczone na nocleg dla ludzi będących w podróży, zwłaszcza dla pracowników komunikacji». O tym, że są noclegownie dla ludzi bezdomnych w owych latach nie pisano, bo podobno tacy nie istnieli, choć można było ich spotkać na dworcach wielkich miast. Spali na ławkach, przykryci gazetą. Mówiono, żeby nie przykrywać się drzwiami, bo można się przeziębic przez dziurkę od klucza.

Nowości

W pobliżu *ciuchci* można było zobaczyć sporo tych, którzy wprowadzali nowości. Wystarczyło, że coś pojawiło się na warszawskich ulicach, a długo nie trzeba było czekać, żeby podobną rzecz zobaczyć na peronie w Piasecznie albo w Grójcu, a nawet w Kopanie. Na przykład koszule non-ironowe, płaszcze włoskie albo radia tranzystorowe, co rusz mijał ktoś, co nosił szerokie spodnie albo długie włosy do ramion jak beatles. Moda mini i maxi, różne fryzury uczesania itd., itd. Pamiętam, jak pojawiły się pierwsze radia tranzystorowe. W domu już mieliśmy radioodbiornik lampowy, a na tranzystorowy jeszcze nie było nas stać. A ludzie już posiadali *Kolibra*

z tarczą na dwa programy i na baterijkę. Dopiero potem pojawiły się wielkie radia z anteną. Przenośne. Chłopcy dźwigali pudełka i rozkręcali do oporu, kiedy nadawano big-beat. Dodawali sobie szyku i bajeru. Zapewne w ten sposób podrywali dziewczyny. Chodzili po peronie. W tylnej kieszeni spodni wystawały ząbki grzebyka. Radio tak grało, że ptaki można było wypłoszyć. Panował luz grójecki, w którym świat należy do nas, więc wszystko można – hulaj dusza, strachy na Lachy, na drzewa albo w krzaki.

Numery lokomotyw

Nie zwracałem na nie uwagi. Za to mój tata, kiedy przejeżdżał pociąg, mówił, jaki numer ma lokomotywa. Słuchałem i nie dociekałem, co się za tym napisem kryje. Dla mnie wszystkie pociągi należały do wielkiej rodziny *ciuchć*. Dla mojego taty takie traktowanie lokomotyw to była profanacja, choć nigdy nie padło z jego ust takie słowo, bo go nie znał.

Na tyłach dworca

Nieraz się tam zapuszczałem, żeby zejść z oczu podróżnym, którzy tak lubią się patrzeć na dziwnych nieznanym. Ponieważ od młodych lat wzbudzałem zaciekawienie, więc proszę się nie dziwić, że siedziałem na ławeczce po drugiej stronie dworca. Tu były przydomowe ogródki pełne kwiatów, i mieszkania pracowników kolei. To była poczekalnia na świeżym powietrzu – pod dachem nieba. Mieszkać w budynku stacyjnym, marzenie z dzieciństwa i młodości, które nigdy się nie ziszcilo.

Na tyłach zawsze lepiej się czułem, niż po stronie fasady. Niekoniecznie w Piasecznie czy Grójcu.

Ń

Ń

W słowniku języka polskiego jest pół zdania: *ń* «litera alfabetu odpowiadająca spółgłosce *ń*». Kłopot w tym, że język polski nie odnotowuje wyrazów na *ń*, choć można samogłoskę spotkać w środku

wyrazów (maleńki) albo na końcu (mięsień). Wybrałem za przykład dwa wyrazy, pierwszy ze względu na miniaturyzację, zaś drugi tylko dlatego, że trzeba było mieć sporo krzepy, żeby dostać się do wagonu II klasy. Kiedy byłem mniejszy, to miałem silne mięśnie, ale... wtedy nawet nie przeszło mi przez głowę, że będę pisał o *ciuchci*. Opuściły mnie siły i poluzowały mechanizmy kompensacyjne, wyglądałam jak zasuszony świerszcz. Mam apetyt na pisanie, choć do podróży *ciuchcią* się nie nadaję, bo od 2014 roku już nie wychodzę z domu – o kulach dochodzę do wózka inwalidzkiego, a potem czeka na mnie wersalka. Taka jest kolej losu. Wystarczą wspomnienia, które się nie starzeją. Piszę o tym, żeby nie zaciemniać. Jasność jest jak płatki, które wynurzyły się z pąka, ku promieniom życia.

Obrotnice (→ Miąta)

Obcym nie pozwalano się zbliżyć do obrotnic. Sprytem dziecięcym udało mi się podejrzeć, jak pracują te urządzenia na dworcu Warszawa Południowa. Przyjechał pociąg. Kończyły się szyny i trzeba było lokomotywę doczepić do początku składu. Odczepiono parowóz i skierowano go na boczny tor, tj. na żelazną konstrukcję szyn, które można było obrócić po łuku koła. Lokomotywa parowa wjechała wolniutko. A potem dwóch kolejarzy, popychając wystający metalowy pałąk, okręcało *ciuchcią* dookoła. Tak jak się robiło cyrklem koło w zeszyście do matematyki. To, co było w tyle, nagle stało się przodem, a nie tyłem.

Pociąg wyjeżdżał z obrotnicy, która była swego rodzaju padokiem. Z tym, że na padoku można obserwować konie, a na obrotnicy, kiedy stała kolejka wąskotorowa, goniono obcych, zaś dzieci pytano: *czego tu szukasz?*

Dlaczego mnie nie wypłoszono? Nie potrafię na to pytanie odpowiedzieć. Czyżby z moich oczu wyczytano, że kiedyś będę opisywał, jak byłem świadkiem pracy obrotnicy, co pracowała na wolnych obrotach, jak suwnica, tylko na dole. Dzisiaj w tym miejscu jest pierwsza linia metra warszawskiego, stacja Wilanowska.

Słownik języka polskiego pisze o niej w tzw. żabkach: «dźwignica do przemieszczania pojazdów szynowych z jednego toru na inny», choć nie jest tak do końca, ale o tym wiedzą tylko ci, co łączą teorię z praktyką.

Odjazd

Odjazd – lapidarne słowo. Proza życia, którą najtrafniej streszczono w wierszu: *Obraz tego rozstania dotąd w myśli stoi. / Pamiętam, wśród jesieni... przy wieczornym chłodzie; / Jutro miałem wyjechać ... błędzę po ogrodzie! / W rozmyślaniu, (...) / Błądziłem po zaroślach, gdzie mnie oczy niosą. / (...) / Cała ziemia kroplistą połyskałą rosą. / Doliny mgła odziewa jakby morze śniegu. (...)* Tak mówi Pustelnik w *Dziadach*, Część IV Adama Mickiewicza.

Był sierpień 1962 roku. Miałem wyjechać do szpitala w Zagórzku koło Otwocka. Chodziłem po działce i rozmyślałem w sadku, nie wiedząc gdzie jest ta miejscowość. Za jakim siódmym sadem i za jakim siódmym lasem się schowało, jak za wydmą. Wtedy to przyszła mi do głowy myśl, żeby być jak mgła albo zmierzch, których nikt nie podepcze lub, inaczej, schowa w kieszeni. Wiedziałem, że muszę opuścić rodzinne strony. Z kartą choroby, skrupulatnie wypisaną, stylem węzłowatym, językiem polskim i łaciną. Stałem i spozierałem zza jabłoni. Aż w końcu zawołała mnie matka, że czeka woda w balii. Że stygnie. Wracalem do domu, jakbym miał w butach ortopedycznych ołów.

Po ablucji poszedłem spać. Kręciłem się z boku na bok. Miałem wilgotną poduszkę. W kuchni stała otwarta walizka, jak paszcza głodnego hipopotama, co bywa grzeczny tylko w piosenkach. Raniutko wstałem i zimną wodą spryskałem twarz. Uwijaliśmy się, żeby zdążyć na pociąg. Z brzaskiem wyjechałem. Ojciec odprowadził nas na stację Pawłowice–Kopana. Wsiadliśmy i pociąg zabrała i rozkołysała do stacji Piaseczno Wiadukt. A potem przesiadliśmy się na pociąg z szerokich torów. Do Warszawy Wawer, a stąd autobusem zakładowym dojechaliśmy do Zagórzka, co się rozsiadło w la-

sach mieszanych, pod Starą Miłosną. I było jak w gminnej piosence, o której wspomina Adam Mickiewicz (1798–1855): *A odjechać od niej nudno, / A przyjechać do niej trudno!* (...) [Pustelnik (*śpiewa*), *Dziady*, Część IV].

Cyprian Kamil Norwid (1821–1883) napisze wysmakowane wspomnienie: *Było to w dzień najprozaiczniejszej barwy, ni suchy, ni dżdżysty, o dobie około południowej i bardzo powszednią barwę mającej, na zagrodzie ubogiej ojców moich, gdzie urodziłem się – na prostej, bezpoetycznej, obwodu stanisławowskiego w Mazowszu, równej jak pisaki ziemi. Szedłem wzdłuż alei, która sad owocowy od warzywnej ogrodu części przedzieliała – alei bynajmniej z drzew sędziwych i sadu wcale szczupłego – nie myślałem o niczym w tak nijakim miejscu pod każdym względem – gdy naraz dziewczyna, za aleją w ogrodzie warzywnym onym pieląc, głosem bynajmniej pięknym i nie dokończonym tokiem urwanej pieśni zanuciła: «... a odjechać od niej nudno, / a przyjechać do niej trudno! ...»*

Stanąłem jak wryty, myśląc, że głos do nacytania się w dramacie pana Adama piosenki onej zastosowałem w sobie słuchem swoim – ale po chwili znowu najwyraźniej też słowa tym głośniejsz mię doszły:

«... a odjechać od niej nudno, / a przyjechać do niej trudno! ...»
„Prosta pieśń – rzekłem – ale dobra myśl zawiera ...” (widać stąd także, że Mickiewicz z pieśni gminnej ją przybrał). (...) (Białe kwiaty).

Po latach, gdy czytałem Adama Mickiewicza, ten odjazd z Kopanej stawał mi w oczach jak nostalgia:

Kto miłości nie zna, ten żyje szczęśliwy, / I noc ma spokojną, i dzień nietęskliwy. / W cichym własnym domu! [Pustelnik (*śpiewa*), *Dziady*, Część IV].

Pieśni gminne. Powracają jak wspomnienia sprzed lat. Że trzeba się oddalić, żeby lepiej zobaczyć i usłyszeć. Paradoks? A gdzie tam. Samo życie.

Nieszczęścia chodzą parami, poucza przysłowie. Miałem to szczęście, że urodziłem się w sadzie, więc nigdy nie byłem sam. Do

drzew zawsze można się przytulić, pod warunkiem, że nikt tego nie widzi, tzn. nie stoi na czatach. W sadzie czy w lesie.

Odprowadzanie gości

Polski zwyczaj poucza, żeby gości witać i żegnać. Jak się wita, to trzeba kiedyś zaproszonych pożegnać. Rodziny odprowadzały do *ciuchci* tych, którzy składali rewizyty. Prowadzono się szerokim łukiem. Był śmiech przygaszony leciutką melancholią, że wszystko, co dobre, się kończy. Że czas tak szybko przeleciał. Jak z bicia strzełił, choć to była gruba przesada, co ścisła w pasie.

Ogrzewanie

Mimochodem o tym wspominałem, więc dopowiem, że w wagonach osobowych były piece na węgiel albo koks, w motorowych wagonach ogrzewano za pomocą grzejników. Pamiętam takie małe żeberka, dzięki którym ludzie nie marzli zimą. Mogę napisać, że dbano o pasażerów w PRL-u, na którym wieszają psy i wmawia się, że w tamtych latach to głupimi siali. Zoile, więcej szacunku dla mego pokolenia, które z takim heroizmem próbowało żyć i nie dało się wessać w szarą nachalność. I swoje wiedziało, tzn. nie było bezmyślne, choć legion czuwał i pouczał w co należy wierzyć. Dzięki różnym wypasom, nie wpadłem w pastewność, gdzie stado bodzie, żeby odtrącić *ja* i oskubać.

Ojciec

Stał przy tokarni. Matka opowiadała, że było to zdjęcie czarno-białe w gazecie. Jakiej gazecie? – zapytałem. *No takiej, co wychodziła na Mazowszu* – odpowiadała. Dociekam, zachodzę w głowę, prowadzę kwerendę i stwierdzam, że chodzi o „Trybunę Mazowiecką”. Ostatecznie nie mam wątpliwości, co do „Trybuny Mazowieckiej”, bo wszystko przemawia na tak, i na nie do „Trybuny Ludu”, bo tam to prezentowano grubsze ryby, a nie płotki i śledziki. Kiedy o to za-

pytałem tatę, to był bardzo zdziwiony, że się zajmuję takimi sprawami sprzed lat. Nie potwierdził, ani nie zaprzeczył.

A matka, świadkiem była, mówi, że stał przy tokarni i było napisane, że tak wygląda najlepszy tokarz na Mazowszu. A swoją drogę, gdyby ktoś był tak wspaniałomyślny i dostarczył zszywki „Trybuny Mazowieckiej” (Organ Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR), to przeprowadziłbym kwerendę i jako bonus bym opisał dziennik wydawany przez RSW „Prasa” od 1954 roku, w którym się urodziłem. I czytałem sobotnio-niedzielne wydanie, w kolorze czerni i pomarańczy. Jerzy Bojanowicz i Adam St. Trąbiński w rubryce *Muzyka nie tylko dla młodych* nieraz zamieszczali fragmenty z moich listów; głównie z koncertów, na jakich udało mi się wejść za darmo. W kieszeni na wszelki wypadek nosiłem legitymację Ankieter „Dziennika Łódzkiego”. Tym kartonikiem posługiwałem się, kiedy w Zduńskiej Woli albo w innym mieście odbywały się imprezy, na które trzeba było mieć bilet. Traktowałem ten zielony dokument jak legitymację dziennikarską, co było, rzecz jasna, młodzieńczą zuchwałością. Szerzej o tym piszę w części pt. *Ankieter* (zob. *Alfabet z pamięci. Kiedy myślę Zduńska Wola, to...*, Warszawa-Ursynów 2007).

O tym, że mój ojciec opada z sił i zaczyna słabnąć, dowiedziałem się przypadkowo. Był w wieku takim, jakim ja jestem, kiedy pisałem (pierwszy) *Alfabet o ciuchci*, tj. po 50. Przyjeżdżał zmęczony i rozdrażniony. Rwał się do roboty, ale... praca szybciej go męczyła. Pamiętam, że leżeliśmy na tapczanie i naszą ulubioną zabawą było siłowanie się na łapę. Lubiłem założyć tacie tzw. nelsona, chwyciłem jego głowę jak w kleszcze. Ojciec nie potrafił się uwolnić. Taką miałem siłę. Dziwiłem się, bo mój tata nie był ułomkiem. Tokarz musiał mieć sporo krzepy w dłoniach i nogach. Miał chwile smutku i rezygnacji. Dopiero, kiedy osiągnąłem jego wiek, zrozumiałem na czym polega opadanie z sił. Dzisiaj dla mnie sporym wysiłkiem jest przejść kilka metrów. Słabnę. Ja to czuję i wcale nie muszę się mąskować, choć znajomi mówią o dzielności. Odpowiadam, że 0,80 kg

kul to spory ciężar. Gorzej się chodzi, jeżeli to można nazwać stawianiem kroków. Dobrze, że nie muszę pisać na maszynie do pisania, bo zapewne bym nie wystukał tego, co pomyśli głowa. Dzięki komputerowi mogę delikatnie wklepywać teksty. Wszystko, co mam, zawdzięczam *Graszce*, ale o tym nie będę się rozpisywał, bo nie wszystko trzeba opisać. Sygnalizuję tylko, komu należy się splendor i róża, i podarek jak niespodzianka.

Byłem świadkiem, jak opadał z sił starszy rzemieślnik specjalista, Czesław Szczepaniak, rocznik 1930.

Jak musieli to przeżywać jego koledzy z warsztatów, kiedy dopadała ich starość i *smuga cienia*? – pytam, choć znam odpowiedź. Już.

Opitek

Opitek według *Małego słownika języka polskiego* (Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999) to „zwykle w *lm* «drobne odpadki powstające przy obróbce metalu piłą lub pilnikiem»”. Ponieważ definicja nie oddaje istoty zryznka, więc muszę ją uzupełnić. Strużki powstawały także przy obróbce skrawaniem, czyli były odrzutem pracy tokarza. Pod tokarnią walały się poskręcane metalowe wiórki. O srebrzystym i metalicznym kolorze. Wystarczyło je wziąć do ręki, a kaleczyły skórę. W warsztatach kolejowych w Piasecznie Miasto było pełno ostrużyn. Nie trzeba mieć aż tak wielkiej wyobraźni, żeby widzieć, co musiało się dziać, kiedy pracowali tokarze, frezerzy, ślusarze pilnikami zdzierali z metalu metal, kowale nad paleniskami formowali kształt. I był taki rejwach, że głowa boli. Huczało jak w hali produkcyjnej. I nie było czasu, żeby złapać się za kapitel, w którym szare komórki. Panował gwar, zaduch i straszliwy kocioł. Dla mnie to było coś niepojęte. Może byłem za młody albo miałem taki zakuty łeb? W tych metalowych płatkach stał ojciec i deptał je jak jesienne liście. Pracowała tokarnia, a tata był bardzo skupiony, bo z metalem to nie ma żartów. Co rusz wyłączał tokarnię, żeby zmierzyć obrabiany materiał suwmiarką albo mikromet-

rem. W warsztacie nie rozmawiano, tylko krzyczano do siebie lub podchodzono tak blisko, żeby choć z ust przeczytać to, co miał do powiedzenia rzemieślnik. Potem się nie dziwiłem, że niektórzy to tak rozmawiali na co dzień, jakby pracowali w straży albo na polu w PGR.

Nieraz byłem świadkiem, jak mój ojciec przyjeżdżał z pracy i patrzył w lustro. Miał zakrwawione oko. Matka wpadała w popłoch i parzyła rumianek w metalowym kubeczku, żeby przemył oczy. Czasami oko wyglądało strasznie, bo opiepek potrafił głęboką zadać ranę. Oczywiście, że bywało tak, że musiał potem nosić na oku opatrunek, bo inaczej się nie dało. Mogę napisać, że tam gdzie trwa obróbka skrawaniem, to metalowe wióry lecą. Maleńki opiepek był ostry i niejednemu dał się we znaki. Te wiórki używano do gładzenia dębowych parkietów. Dzisiaj to by powiedzieli – cyklino- wano, choć to nie jest tak do końca.

Opiepek, braciszek wióra, a potrafił tak nadokuczać, że łyzy sta- wały w oczach, z zaschniętą smużką krwi.

Opłata za przejazd

Były cztery rodzaje biletów: normalne, 33%, 50%, 80%. Po- nieważ ojciec pracował w warsztatach kolejowych, więc rodzina ko- rzystała z 80% zniżki na przejazd pociągami z wąskich i szerokich torów. Najczęściej było tak, że kiedy pojawiał się familia kolejarska, to konduktor omijał ich wielkim łukiem. I nie wypisywał. Powie- dział coś miłego i szedł dalej, żeby wypisać bilet dla tych, którzy nie należeli do familii kolejarskiej. Nieraz było tak, że prosiłem kon- duktora o wypisanie biletu, więc w takiej sytuacji tata mnie zdrowo ofukiwał. Uważałem, że ci, co mają przywileje, też mają swoje obo- wiązkę.

Ostatni pociąg

W Kopanie zatrzymywał się o 23 z minutami. Nie wiem, kogo przywoził, a kogo zabierał, bo o tej godzinie już byłem w łóżku. Mój

tata czasami zrywał się z tapczanu, żeby powitać zza firanek ostatni skład wagonów. Matka śmiała się, że zachowuje się jak zawiadowca stacji, bo musi przyjąć każdy pociąg. Ten pociąg do pociągów był tak silny, że nie mógł nad nim zapanować. Z rozkładu jazdy wynikało, że jechał do końca, tj. do Nowego Miasta nad Pilicą. Okolice *Kwitnącej Jabłoni* już spała, w oddali ujadały psy. Ciemność przykryła bose podwórka, tylko na dachu ślizgała się poświata księżyca. Ludzie przewracali się, jak mawiano, na drugi bok, i wzdychali. Była noc, że oko wykol. W owym czasie obowiązywała nie pisana zasada: w dzień się chodzi po świecie, a w nocy siedzi w domu i śpi.

Ten ostatni pociąg był pierwszym pociągiem, który pojawiał się raniutko i zabierał do pracy tych, co budzili się zanim wstały pierwsze zorze.

Oświetlenie

W wagonach oświetlenie było na samym początku świecowe, potem karbidowe, a następnie elektryczne. Nie mogę napisać, że panowały szarości i ciemności. Pociąg był tak oświetlony, że przypominał wieczorem ruchomy domek na szynach. Poetyzuję dla dobra wspomnień.

Ów jak gorąco

Tak wzdychałem, kiedy przechodziłem obok parowozu. Maszyniści siedzieli w rozchełstanych koszulach. Buchała para. *Ciuchcia* sapała i dyszała. Pomocnik sypał do gardzieli pieca szuflą węgiel. Nie wiem, jaka była wewnątrz temperatura, bo nigdy nie byłem w środku. Jestem człowiekiem nieśmiałym. Napraszać się, to nie mój styl. Dzięki charakterowi, jaki mam, wiele spraw mnie omija. Ma to dobrą stronę, że nie muszę zabiegać i napraszać się. Kiedy ktoś dowiaduje się, że piszę, to strasznie się dziwi. Nie mieści się mu w głowie, że taki gość jak ja, może kreślić słowa, rozmyślać, czytać, przeżywać czas i na los się nie skarżyć.

W trakcie pracy nad alfabetem czasami sobie wzdychałem *ów jak gorąco*. Czyniłem to tylko dlatego, że nie potrafię rozpisywać się na zimno. Muszę mieć iskrę ognia. Oczywiście, że to metafora z ciepłym popiołem.

W Grójcu zawiązano mój pępek, więc obowiązuje mnie przykazanie z XVIII wieku: *Posługi nie zasypiaj; nie przeskrob w czym*. Wersja uwspółcześniona to: *Nie zasypiać gruszek w popiele*.

Palacze

P

Tym razem rzecz dotyczy tych, co byli w szponach nikotynizmu. Głównie mężczyzn, kobiety stanowiły rzadkość. W pociągach czuło się dym z najtańszych papierosów marki *sport*. Nie widziałem, żeby ktoś pykał fajkę. Łatwo sobie wyobrazić, co się musiało dziać w wagonie, kiedy chłopcy zaczęli się zaciągać szlugami, to siekierę można było powiesić. I nikt nie zwracał uwagi na dzieci, kobiety ciężarne, staruszki, oraz niepalących, którzy kasłali. W czasach PRL-u nie było zakazu, żeby nie palić. Z lubością patrzyłem na tych, co trzymali w ustach cygaretkę, choć jeszcze nie nauczyłem się sztachać. Mój tata, który nigdy nie palił, dawał mi przykład, że nie powinienem ulegać temu zgubnemu nałogowi. Dla abstynentów podróż ciuchcią to była katorga, choć to słowo trochę nie pasuje do oddania istoty sprawy.

Tata, kiedy wysiadał z pociągu, to na peronie długo musiał dochodzić do siebie. Nie kłął. Znosił to tak, jak zło konieczne. Latem, gdy palacze oddawali się nałogowi, otwierał okno w wagonie i tym sposobem dawał im popalić. (Była to zemsta inaczej).

Pani ze Szczak-Złotokłosu

Nie zadałem sobie trudu, żeby zdobyć dane osobiste o tej kobiecie, na swoje usprawiedliwienie mam tylko to, że nie jestem aż taki ciekawski. Wiem tylko tyle, że jak wsiadała do wagonu, to pierwszą rzeczą jaką robiła, to wyjmowała książkę obłożoną w ga-

zetę. I czytała. Nie odrywała oczu od *światła druku*. Z nikim nie rozmawiała, tak była pochłonięta lekturą nadobowiązkową. Kiedy inni pasażerowie szukali pretekstu do rozmowy, zaczytywała się, i było jej dobrze i błogo. Po latach zrozumiałem, bo czytanie to mój feblik. I na dobrą sprawę nie tęsknię, żeby z kimś skutecznie pogaduszki. Nie nudzę się ze sobą. Dlaczego? Bo człowiek, który ma myśli, nie jest samotny. Poza tym książka wyostreza apetyt. Zaocznie mówiąc, wykształca smak.

Park

Do parków w młodości miałem słabość. Z wiekiem mi to przeszło, ale... pozostały wspomnienia. Lubiłem po drodze na stację w Piasecznie, zatrzymać się w maleńkim parku dworcowym (parczek). To był cypelek ziemi z drzewami i ławeczkami bez oparcia. Nie pamiętam gatunków drzew i krzewów. Na pewno były graby, o których mimochodem wspomnę. Ławeczki. Małe i skromniutkie, z drewnianymi szczebelkami. Na ziemi leżał drobnoziarnisty żwir. Pod drzewami rosła trawa. Słońce przeciekało przez korony drzew i zostawiało cieniste łaty na ziemi. Tu nieraz siedziałem i oddawałem się słodyczy oczekiwania na pociąg. W tym miejscu posiłałem się kanapką, oraz lektorowałem gazetę. Nikt nie bełtał mi spokoju. Z pobliskich warsztatów dochodził huk i łoskot. Czasami przeszedł przechodzień i łypnął, żeby zobaczyć, co ja tutaj robię. Z tym skwerkiem mam też inne wspomnienie. Naprzeciw niego rósł młody grab. Ojciec robił mi kule z dębu, pamiętam, że kiedyś podczas kolacji, powiedziałem, że przy stacji w Piasecznie rośnie drzewo, które idealnie by się nadawało na styliki. Dodałem, gdzie rośnie. Tata mój kaprys potraktował bardzo poważnie. Oznajmił, że wieczorem pojedzie do Piaseczna i zetnie graba, i wysuszy drewno, żeby mi skrócić kule. Musiałem długo potem perswadować, żeby tego nie robił, bo tak nie uchodzi. Udało mi się go udobruchać. Grab ocalał, bo pokarałem zachciankę.

Umarł ojciec, pozostał grab dworcowy naprzeciwko małego parku w Piasecznie, w którym nieraz siedziałem, jak niespieszny pasażer. A kiedy mi się nudziło, to patykiem pisałem na ziemi, i butem zacierałem znaki, co wyszły z początku na koniec kijka.

Perony

Ileż to ja się nastąpiłem na różnych peronach PKP?! Głównie to były przystanki pociągów z szerokich torów. Siedziałem pod ich wiatą, targany przeciągami. Uciekałem z dworca, żeby nie być pod okiem pasażerów. Wolałem być na przestrzał przestrzeni, choć to, podobno, jest niezdrowo.

Ileż ja się na peronach naczekałem zanim po do pociągu wsiadłem?! (Wszystkie pytania stawiam przed wykrzyknikiem, choć ich głośno nie wypowiadałem).

Ale zanim się znalazłem na tamtych peronach, musiałem swoje wystać na peronie ciuchci wąskotorowej. Były perony typu klepisko i perony obłożone płytami chodnikowymi, z krawężnikom maźniętymi zaprawą murarską, pociągnięte wapnem.

Na stacji Pawłowice – Kopana był peron z ziemi udeptanej; wzniesienie z ziemi. Na poboczach umocniony kamyczkami i żwirem. Zarośnięty trawą i lubieżnym zielskiem. Z łysymi ścieżkami. Po obu stronach rosła trawa, którą skubały owce tormistrza, więc nie doczekała kosy. Darń była państwowa, czyli niczyja, więc nie starano się, żeby teren doprowadzić do porządku. Perony osłoniły drzewa. Przy stacji rosły akacje, póki *Rysio z Góry* (Antosiewicz) nie ściął ich koron, o tym piszę w druku zwartym (*Opowiadania z okolic „Kwitnącej Jabłoni”*, Gołdap–Warszawa 2017). Peron jak peron. Był duży od strony budynku i małejki paseczek od strony Pawłowic. Na ziemi leżał żwir wymieszany z piaskiem, jaki używano do zapraw murarskich. Kiedy nadjeżdżała *ciuchcia* to znad peronu unosił się kurz. Parowóz dmuchał jak w chusteczkę. Kłęby dymu wisały nad ziemią. Pasażerowie wysiadali i powracali do domu.

Za to na takich stacjach jak Tarczyn, Szczaki-Złotokłos, Gołków, Piaseczno Miasto, Grójec, Mogielnica, Nowe Miasto perony były długie i pokryte płytami betonowymi. Okalały je krawężniki pomalowane na biało. Jak człowiek wysiadał na takim peronie, to czuł twardy grunt pod nogami. Nie było mowy, żeby wpadł w kałużę albo jakąś wyrwę. Im dalej wsi, tym dbano o perony. Im większe miasto, tym więcej było peronów, na których stawiano ławeczki, żeby pasażerowie mogli odpocząć. Siedziska były drewniane, bez oparcia, tzn. kilka szczebelków położonych na dwa betonowe bloczki. Siedziałem na peronie i czekałem na pociąg.

Z wielkim sentymentem piszę o peronach, bo na nich zostałem kawałek życia. Tu dumałem nad losem, który co rusz wręczał mi bilet do dalszej podróży z przesiadkami.

Z peronów najczęściej wspominam tych, co dawali znaki pożegnania chusteczkami do nosa. Były to kobiety. Pamiętam też mężczyzn, co zdejmowali czapkę i machali, i czasami podskakiwali do góry, żeby choć na chwilę się oderwać. Śmieszyło mnie to, ponieważ wyglądali tak, jak kamyk, co w procy katapultuje za bardzo się ścisnął i tak się zaparł, że nie wystrzelił, i tak się miotał, stojąc w miejscu. A może w ten oto sposób wyrażał radość, że go pociąg nie zabrał.

Piece kaflowe

Piece kaflowe stały w poczekalni na stacjach murowanych z cegły, na fundamencie z wyciosanego kamienia. W zimę je rozpalano, sypano węgiel i drewno, żeby pasażerowie mogli się ogrzać i przytulić. Nieraz stałem przy jego kaflowym boku, żeby zażyć trochę ciepła. Były duże. Z kafli w kolorze wrzosowym albo brązowym. Miały duże srebrzyste drzwiczki. Od wiosny do jesieni stały bezrobotne. Chłodne, jakby w nich zamarzło serce. Kiedy nikogo nie było w poczekalni, to podchodziłem i dotykałem, żeby się z piecem podzielić ciepłem. W ten oto sposób chciałem go nieco pocieszyć. Że zapomniałem o zimnie.

Pamiętam piec z Piaseczna, Kopanej, Grójca. O innych nie wspominam tylko dlatego, że ich nie widziałem, choć zapewne musiały być, bo co to za obiekt kolejowy bez kaflowego pieca.

Pieczę nad piecami miał zdun, mój sąsiad, pan Franciszek Rylski z Kopanej, dziadek Horstów (→ **Zdun**). Pan Franciszek tylko raz był w naszym domu, kiedy zepsuła się kaflowa kuchnia. Mozolił się z nią, wyjmował kafle i je potem układał, dodając zaprawę z gliny. Żona pana Franciszka, pani Marta Rylska, była taką naszą znachorką, tj. osobą, która potrafiła rozprawić się z gorączką i chorobami. Po prostu pani Rylska umiała pogonić tak choroby, żeby ludzie powracali do zdrowia. Po pracy pan Franciszek czas spędzał na działce. Kopał ziemię, sadził, wyrywał chwasty, nożyczkami rozsądki przycinał gałązki, a w przydomowym ogródku zrobił dla małżonki aleję ze smolinosów. Taki to był zdun, zatrudniony na kolei wąskotorowej. Cichy i prawie niewidoczny. Nie pamiętam, żeby coś do mnie zagadał. Zawsze panu Rylskiemu mówiłem dzień dobry, odpowiadał szeptem, więc nie wiem, jaką miał barwę głosu. Nie umiem powiedzieć, czy oprócz pana Franciszka ktoś opiekował się kolejowymi piecami. Wiem, że piece rozebrano i zrobiło się nieprzyjemnie, bo wraz z nimi wszystko zagasło.

Piecyki

To bracia (mniejsi) pieca. Stały w wagonach, a czasami na peronie, jak koksownik. Były w warsztatach kolejowych, żeby rzemieślnicy mogli ogrzać zgrabiące dłonie, bo mróz w hali hulał, jak wiatr w sadzie i nie była to poezja (Julian Tuwima, *Dwa wiatry*). Żeliwne piecyki. Sypano do ich gardzieli węgiel albo koks. W pociągach stały pośrodku wagonu. Dzięki nim pasażerowie nie marzli i nie było przeziębień, katarów i kaszlu. Obok nich stawiano wiadro z węglem. Konduktorzy dosypywali węgiel, żeby język ognia mógł zająć się ciepłem. W czasie sezonu letniego piecyki gdzieś chowano i zapominano o nich jak o zeszłorocznym śniegu. Mówiono o nich,

że to *koza, koksownik, trociniak*... Używali ciepłych wyrazów, żeby nie były srogie jak mróz.

Piosenki

Nie jest znowu tak dużo piosenek, które z grubsza można nazwać – kolejowymi. Ponieważ trochę się ich uzbierało, więc nie mogę tego faktu przemilczeć skoro historycy literatury nie pisnęli o tym nawet półśłówkiem. Oto dwa przeboje pociągowe, kategoria – kolej wąskotorowa:

Hymn kolejarzy wąskotorowych – słowa Wojciech Młynarski, muzyka Andrzej Zieliński, wykonanie: „Skaldowie”, czas trwania nagrania 4'20; nagranie z albumu pt. *Ty*, zamieszczone w: *Skaldowie. Antologia*, dwie kasety w cenie jednej, Pomaton EMI 2000; *Kronika podróży, czyli ciuchcią w nieznanie* – słowa Janusz Kondratowicz, muzyka Krzysztof Klenczon, śpiewa Krzysztof Klenczon i „Trzy Korony” w: Krzysztof Klenczon, *Pożegnanie z gitarą*. Seria: Złota kolekcja, Pomaton EMI.

Napisałem do Janusza Kondratowicza list, żeby podesłał mi wypowiedź na temat genezy piosenki wąskotorowej. Autor przesłał rękopis wersalikiem napisany, pod którym dopisał: *Serdecznie pozdrawiam, życzę sukcesu!, W-WA, 3.05.2006 r.*

Na osłode pozostaje mi nagranie, które trwa 3 minuty i 36 sekundy. W takim czasie *ciuchcia* rozpędzała się i nabierała przyspieszenia. Mówiąc śpiewająco: *pamiętajcie proszę to / że prócz facetów co w dal mkną / prowadzą ich przez torów sto / czujni wajchowi / są kolejarze wąskoto / są kolejarze wąskoto / są kolejarze wąskoto / wąskotorowi.*

Płoty

Na całej długości kolei wąskotorowej można było spotkać szare, poukładane zbite deski. Sztachetki nie przylegały do siebie krawędziami. Przypominały konstrukcję na drewniany płot. Coś na wzór

osłony. Te drewniane formy układano na czterech balach. Tak, żeby od spodu wiatr mógł je dosuszać. Stały nieopodal traktu kolejowego szare kupki drewna, na wzniesieniu. Czyli na wystającej żerdzi, gdzie czasami siadałem. Wewnątrz tego składu drewna, ptaszki wiły gniazda.

Zimą, kiedy spadał tęgi śnieg, z tych rozwór ustawiano na poboczach płot, żeby chronić tory od zasp i nawałnic. Po zimie płoty rozbierano i układano drewniane konstrukcje na palikach. Na kupkę.

Drewno było w sękach i dobrze wypokostowane. W ten oto najprostszy sposób zabezpieczono je przed niepogodami. Drewniane płoty od wiosny do pierwszych śniegów stały bezrobotne. Dopiero śnieżyce i mrozy budziły je do życia. Toromistrze wyjmowali z tego szarego prostopadłościanu konstrukcję zbitą gwoździami i ustawiali wzdłuż nasypu, gdzie najmocniej szalał wiatr, co zbiegł ze szczyrych pól i wysokopiennych sadów. Były przedmurzem na masę śniegu, którą pług kolejowy był zdolny przeorać, a resztę dokończano łopatą (szuflą).

Pociągi towarowe

To były długie składy wagonów, podoczepianych do lokomotywy, która nie zatrzymywała się na każdej stacji. Pędziły, jak mawiano, na łeb na szyję. Dla nich zawsze było zielone światło. Wiozły węgiel, wapno, deski, olej w cysternach, produkty dla okolicznych mieszkańców. Kursowały we dnie i w nocy. Zapewne obowiązywał ich rozkład jady, bo w służbie mundurowej wszystko jest pod kontrolą. Nocami robiły tyle hałasu, że w kredensie skakały szklanki, spodeczki i kieliszki. A szyby w oknach drżały. Nieraz stałem na podwórzu i liczyłem wagony towarowe. Aha! Na końcu pociągu towarowego był doczepiony wagon, w którym jechał kierownik pociągu i baczył jak stróż, żeby po drodze nic nie uciekło i nie przepadło, jak kamień w wodzie.

Poczekalnia

To miejsce wyodrębnione dla tych, którzy czekają na odjazd pociągu (i nie tylko!). W dzieciństwie szmat czasu spędziłem z matką w różnych szpitalnych poczekalniach, więc w kolejowych poczekalniach też swoje odsiedziałem. Poczekalnie były tylko w budynkach stacyjnych. Tam, gdzie była stacja z cegły, tam musiał być przedsionek pod dachem. W kularach stał piec i dwie szare, podrapane ławki. Drzwi do foyer (czasami) skrzypiały. Na ogół panowała cisza i chłód. Tu znajdowało się okienko z kasą biletową, z okienkiem w kratkach. Podłoga była betonowa i zimna. Okna niemyte i zaniedbane. Zdarzało się, że z wybitymi szybkami. Ludzie spacerowali w sieni i zerkali na rozkład jazdy pociągów. Tu czasami uczniowie odrabiali lekcje. Kładli na parapety książki i zeszyty albo pisali na kolanie.

Wiezorami można było spotkać pary zakochanych. Siedzieli na ławeczkach i szeptali czułe słówka. Dzięki holom nauczyłem się cierpliwości. Nieraz musiałem czekać na pociąg około 3 godzin. Zamiast pomstować, siedziałem, wiadomo gdzie, czytałem. Wiaterek drzwiami kołysał. Ludzie wchodzili i wychodzili. Dzięki temu, co przeżyłem, nie muszę mieć ciszy, żeby się skupić w pracy.

Poczekalnie kolejki wąskotorowej były zawsze ciasne, z grubymi murami i zimne. Niezależnie od pory roku. Raczej wolałem siedzieć na ławeczce na peronie, przecież nic nie miałem do ukrycia. Byłem podróżnym, który niewiele mógł zrobić poza czekaniem. Ta nauka wyczekiwania później przydała mi się w życiu. Bo kiedy stałem na przystanku autobusowym, byłem jedynym, który spokojnie oczekiwał i nie zachowywał się nerwowo. Nie sięgałem po papierosa, choć lubiłem sztachnąć się dobrym dymkiem. Moje zachowanie świadczyło, że nauczkę pobierałem w niejednej poczekalni wąskotorowej.

Pogrzeb

Kiedy umierał kolejarz, to na pogrzeb przyjeżdżała delegacja kolejarzy z wieńcem i uczestniczyli w uroczystościach funeralnych. Gdy w październiku 1986 roku odszedł mój ojciec, drezyną przyjechali z Piaseczna koledzy z wieńcem oplecionym szarfą. Pojawili się niespodziewanie. Drezynę odstawiono na boczne tory. Wiem, że byli, bo matka mówiła, że pożegnali ojca ci, z którymi pracował w warsztatach kolejowych. Pewnie drzewiej było inaczej, bo kolejka miała swoją orkiestrę. Musiały być przemowy, żałobna muzyka, wspomnienia żalem podszyte. Na pogrzebie mojego taty była służba mundurowa. Świadkowie w stroju kolejarzkim – dyskretni uczestnicy.

Pogwizdywanie

Nieraz pogwizdywali maszyniści, żeby ostrzec. A czasami bez powodu. Kiedy przejeżdżali obok naszego domu, to w ten sposób pozdrawiali ojca. Wystarczy, że zauważyli na skraju lasu płochliwą sarnę albo zajączka w szczerym polu, a dawali parę w gwizdek. I pewnie mieli z tego powodu ubaw. Tak się rozrywali podczas jazdy. Niewinny żarcik. A może to był sposób na zawodową nudę?

Pomost

Dawniej tak mówiono na podłogę. Adam Naruszewicz (1733–1796) w satyrze *Głupstwo* napisał: *Już na wszystkich obrazach polizał pokosty, / Podziurawił tysiąć cerkiewne pomosty: / Co się boi przestąpić krzyżyka ze słomy;* [w:] Adam Naruszewicz, *Wiersze różne*, t. II, Warszawa 1805.

Trzeba było przejść przez pomost, aby dostać się do przedziału, To była przednia albo tylna część wagonu kolejowego. Początek i koniec. Sąsiadujący z WC. Z lewej i prawej strony były drzwi. Tu znajdował się także hamulec. Na pomostach jeździli ci, którym nie paliło się wejść do środka. Dlaczego? Nie wiem. Wiem, że nieraz

stałem na pomostach, bo wszystkie miejsca były zajęte. Nieraz pan konduktor chciał mnie pogonić, ale... jak postawiłem na swoim, tak stałem i milczałem. Na pomostach był wieczny chłód i przeciąg. I zawsze ktoś się kręcił, jakby nie mógł usiedzieć na miejscu. Tu pito wino albo wódkę z gwintu, palono papierosy, głośno rozmawiano i śmiano się z byle czego.

Na pomoście przebywałem tylko dlatego, że konieczność do tego mnie zmuszała. Dzisiaj zapewne nie dałbym się tak łatwo zagonić do przedniej lub tylnej części wagonu, gdzie stałem na podłodze wyłożonej linoleum, bo ludzie ociągali się, żeby ustąpić. Walczyli o siedzące miejsce w pociągu. W pociągach szerokotorowych było ostrzej, niż w wąskotorowych – ale to nie jest pociecha, tylko fakt rozepchany nogami i łokciem.

Popielniczki

W każdym wagonie były duże popielniczki na odpadki oraz maleńkie popielniczki dla tych, co byli w szponach nikotynizmu. Te duże z metalowej blachy i klapką. Nieraz do nich wrzucałem ogryzek albo papier z kanapki. Na te małe patrzyłem, bo w *ciuchci* nigdy nie paliłem papierosów. Po prostu jeszcze nie wpadłem w nałóg. Z lubością patrzyłem na palaczy, którzy strącali popiół do popielniczki i dusili papierosa. Z popielniczek unosił się fetor. Kiedy do wagonu wchodziły sprzątaczkki, to pomstowały, że znowu są pełne popielniczki petów. Czy kłęły? Nie wiem, bo w tamtych czasach kobiety nie bluzgały. Niekoniecznie. Takie to były damy. Nie to co dziś, kiedy ludzie epatują chamstwem na ludowo, że nieraz bywam w opałach, choć przekleństwa i wulgaryzmy muszę znać, bo piszę językiem literackim.

W owych czasach patrzyłem na popielniczki albo w popielnik w kuchni. I było tak jak pioseneczce pt. *Na Wojtusia z popielnika*, do słów Janiny Porazińskiej. Na ludową melodię śpiewałem w przedszkolu: *Na Wojtusia z popielnika / Iskiereczka mruga, / Chodź, opowiem ci bajeczkę, / Bajka będzie długa. // Była sobie Baba Jaga, / Miała*

*chatkę z masła, / A w tej chatce same dziwy, / Cyt, iskierka zgasta. //
Była sobie raz królowna, / Pokochała grajka, / Król wyprawiał im wesele,
/ I skończona bajka.*

Odeszły bajki i baśnie, nawet popielnik nie strzela iskierkami, bo nastały gazowe kuchnie. Miruś zaczął palić i czasami, gdy strzepywałem popiołek do popielniczki, to przychodziły wspomnienie popielniczek z wagonów kolei wąskotorowej. Może to i dobrze, że nie doczekałem czasów, w których bym jechał w wagonie i palił papieroska-cieniaska (słomka). Dałbym pasażerom dopiero popalić, bo – niestety – dużo paliłem, choć tym nie należy się chwalić. Pociągające w tym wszystkim było to, że nie paliłem przy dzieciach i niepalących. Czyli tliła się we mnie iskiereczka wstydu. A kiedy poczułem, że opuszczają mnie siły i oddech, odrzuciłem to, co zwie się zgubnym nałogiem. I żyję bez papierosa oraz popielniczki, które na pamiętkę wyniosłem do piwnicy.

Po raz ostatni do Góry Kalwarii

Nie powinno się używać słowa *nigdy*, ale są pewne przypadki, że trzeba. Na przykład: nigdy nie jechałem pociągiem z Piaseczna Miasta do Góry Kalwarii. Czasami miałem chęć, żeby wsiąść, ale coś mi stawało na drodze, pewnie wrodzona nieśmiałość. Pamiętam, że było to w latach 70. XX wieku. Czekałem na pociąg w Piasecznie. I nagle pewna kobieta spytała konduktora, kiedy odchodzi *ciuchcia* do Góry Kalwarii. Konduktor powiedział, że jesienią ją skasowano. Kobieta bardzo się zdziwiła i odeszła. I wtedy pan konduktor wpadł w sidła liryki: *Jesienią tamtego roku zlikwidowano pociąg do Góry Kalwarii. Panie, ostatni pociąg jak dojechał do Góry, to był zdewastowany. Powybijane szyby, podarte siedzenia... Tak się, proszę pana, cieszyli. A potem, jak przyszła zima, to stali w polu na mrozie i śniegu, i czekali na autobus, który jak chciał tak sobie przyjeżdżał. To nie to, co ciuchcia. Zawsze punktualna i na czas, jak z gumy...*

Ponieważ nie chciałem sobie psuć humoru, więc nie pytałem o dalsze szczegóły, bo i po co. Konduktor powiedział, co wiedział,

a ja poszedłem do wagonu, żeby czekać na odjazd pociągu do Grójca.

Tak więc, mimochodem dowiedziałem się o ostatnim pociągu, jaki wyjechał ze stacji Piaseczno Miasto do Góra Kalwarii. A potem wrócił pusty. Szyny rozebrano. Budynek stacyjny zostały, jak niemi świadkowie wydarzeń, że drzewiej była linia wąskotorowa. Sunęła *ciuchcia*. I kiedy pomyślę o tym, to samopoczucie się psuje i opadają ręce od klawiatury komputera. Tego, o czym piszę, nie sprawdzisz. Może to i dobrze, bo nie ma się czym chwalić.

Pory roku

Antonio Lucio Vivaldi (1678–1741), skrzypek i kompozytor, napisał cykl koncertów skrzypcowych *Cztery pory roku* (*Le quattro stagioni*), wydanych w zbiorze pt. *Spór między harmonią a wyobraźnią*. Utwory były przykładem muzyki ilustracyjnej. Podobno powstały na podstawie anonimowych sonetów.

Nie wiem, czy za bardzo nie posuwam się za daleko, ale... warto się pokusić o kilka zdań na temat pór roku na trasie kolei wąskotorowej, co sunęła od Warszawy do Nowego Miasta. A więc, zaczynamy sezon. Wiosnę dobrze zapamiętałem, bo o tej porze przyjeżdżałem z sanatorium po zimie do domu. Wszystko tonęło w zieleni. Kwitło. Biel i róż, i czarna lokomotywa z ciemnozielonymi wagonami. W Piasecznie wysiadaliśmy i szliśmy z ojcem do stacji Piaseczno Wiadukt. I kiedy zza krzaków widziałem parowóz, to serce wyrwało się z klatki piersiowej. W wakacje mogłem się *ciuchcią* nacieszyć. Dopiero, kiedy pojawiał się tren lata i dym na kartofliskach, oraz klucz ptaków na niebie, to wiedziałem, że (znów) muszę wyjechać do sanatorium. Jesienią zabierała mnie *ciuchcia* w kierunku szerokich torów. Przez calušką zimą traciłem ją z oczu, choć nieraz o niej myślałem. O tym mogłaby powiedzieć moja poduszka i Biała ściana, do której odwracałem twarz. Podczas odwiedzin ojciec opowiadał o ciężkiej zimie, z którą sobie zdrowi nie radzą. *Ze ciuchcia* też miewa kłopoty ze śniegiem i mrozem. Pytałem – czy się spóźnia.

Tata odpowiadał, że zimą przyjeżdża na czas. A resztę sobie dopowiedziałem, żeby ojca nie zamęczać.

Po wypłacie

Pociąg był dobrze rozkołysany, bo byli tacy maszyniści, że mój tata musiał zasiąść za wajchami lokomotywy. Wagony szarpały. Czuło się, że maszynista jest niedysponowany. W tym czasie załoga kimała. Pociąg dojeżdżał na czas do Kopanej. Ojciec wysiadał, jego miejsce zajmował kolega z warsztatów. Taka to była solidarność.

Po wypłacie wielu miało kłopoty, żeby wysiąść. Płatały się im nogi, jakby się ziemia zatrzęsła z braku wyobraźni.

A jednak... w rozkładzie jazdy nie było opóźnień, co może wystarczyć za cały komentarz. Oto solidarność tych, co byli trzeźwi jak szkło, oraz tych, co nie trzymali pionu – poszli w dym.

Pranie

Ubranie robocze, w którym pracował mój tata, szybko się brudziło. W podróży trudno zachować czystość. Każda peregrynacja brudzi. A jak jeszcze pracuje się w warsztatach, to można sobie wyobrazić, ile musiały się naprać kobiety, żeby odzież ochronną doprowadzić do schludności. Matka sporo się nagadała, żeby jej małżonek wreszcie przywiózł z warsztatów ubranie robocze. Starszy rzemieślnik obróbki skrawaniem się ociągał, tłumacząc, że co z tego, że upierze, skoro od razu się ubrudzi. A matka swoje... Aż w końcu przywoził ubranie z odleżynami plam ze smarem. Miało zapach warsztatów kolejowych. Kiedy matka robiła przepieranie, to na samym końcu wrzucała do namoczenia jego uniform roboczy i szare mydło wcierała w drelich. Długo moczyło się ubranie, które trafiało na tarkę. Na blasze falistej umocowanej w drewnianej ramie dopierała. W balii pojawiała się czarno-szara rzęsa. Osad, który był tak gęsty, jak maźdyga. Kwintesencja pracy w pocie czoła. Podczas tego zajęcia słychać było dziwną melodię, jak przy szuraniu albo tarcu

kartofli. Woda jak ściek była komentarzem jej pracy. A kiedy rodzice kupili elektryczną pralkę wirlnikową Frania, tara (tarka) odeszła w odstawkę.

Po praniu i wypłukaniu, ubranie wieszano na żerdzi w sadzie, żeby promienie i wiatr wysuszały, i nasączały zapachem z okolic *Kwitnącej Jabłoni*. Nie wiem, czy prasowała. Wiem, że ojciec zabierał wypraną odzież i wrzucał do teczki. Nie słyszałem, żeby kiedykolwiek matkę komplementował, że wybawiła z niego, za pomocą pasty, bielidła, mydła, brud. Aby uprać robociarski uniform, trzeba było się naprawdę sporo napracować. Nie to co dziś. Wrzucisz do pralki automatycznej, która wypierze, wypłucze, a nawet wysuszy.

Prędkość

O tym koniecznie muszę napisać, żeby czytelnik wiedział, z jaką prędkością jeździła kolej wąskotorowa w XX wieku. Parowozy rozwijały szybkość od 30 do 45 km/h. Wagony motorowe osiągały prędkość od 45 do 60 km/h. Oczywiście, że tak szaleńczo nie pędziły składy wąskotorowe. Przy maksymalnych prędkościach to niejeden by wypadł z torów. Podróż z Warszawy do Nowego Miasta, czyli ponad 80 km, trwała około 4 godziny. Pociąg się włókł i włókł, upływał czas, i tak się jechało. I nie dało rady przyspieszyć, bo żaden maszynista nie był aż tak szalony, aby ryzykować.

Ówczesne szybkości dzisiaj niejednego mogą wprawić w zdumienie, ale w czasach mojego dzieciństwa robiły na wrażenie. Miałem o prędkościach nie pisać, ale... warto pamiętać o tym, że to nie był wyścig z czasem lokomotywy, co ważyła kilkadziesiąt ton. A jeżeli już jesteśmy przy szybkości i ciężarze, to ku pamięci przypomnę stosowny, że (...) *Słowo „ciężar” i „szybkość” są wspólne obu przeciwieństwom, bo każde z nich ma dwa znaczenia, na przykład „ciężar” oznacza zarówno to, co ma jakąś wagę, jak i to, co nadmiernie waży, a „szybkość” oznacza zarówno pewien ruch, jak i nadmiar ruchu; bo nawet powolność ma pewną szybkość, a lekkość pewien ciężar* (Arystoteles, *Metafizyka*. Przełożył, wstępem, komentarzem i skorowidzem

opatrzył Kazimierz Leśniak, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1984). Cytuję, choć o takich sprawach nie filozofowano na kolei wąskotorowej – raczej uprawiano lirykę, która prowadzi do poezji.

Przedział

To jest wyodrębnione pomieszczenie w wagonie dla pasażerów. W owym czasie nie było zakazów palenia papierosów, więc można sobie łatwo wyobrazić, jakie panowały zapachy w przedziale kolei wąskotorowej. Po obu stronach przelotu były drewniane ławki. Tylko w *motorku* między przegrodą znajdowała się obudowana skrzynia, która osłaniała warczący silnik. Ludzie siedzieli, na półkach układali kłamoty i jechali. Zazwyczaj było gwarno i familiarnie, bo wszyscy się znali z imienia i nazwiska. Jak to bywa na wsi i w miasteczku. Oczywiście, że lustrowano się wzajemnie. Siedziałem w kącie przedziału i czytałem. Na kłopotliwe pytania odpowiadałem półsłówkami albo zdawkowymi odpowiedziami.

W przedziale niektórzy skutecznie sobie drzemkę. *Ciuchcia* kołysała, więc łatwo było zmrużyć powieki. Nie mam szczególnych wspomnień o przedziale, w którym wymieszano uczniów, starszych i dorosłych, oraz staruszków. Do przedziału nieraz bałem się wejść, bo był zapchany i straszliwie się wstydziłem poprosić kogoś, żeby mi ustąpił miejsca. W związku z wrodzoną nieśmiałością, na ogół, podróż odbywałem na pomostach (→ Pomost). Innymi słowy, jak dezerter.

Przejechać się

Nieraz marzyłem, żeby choć raz odbyć podróż na wszystkich liniach kolei wąskotorowej. Żeby przejechać wszystkie stacje od dworca Warszawa Południowa do Nowego Miasta nad Pilicą. A także Piaseczno – Góra Kalwaria. Z Warszawy do Nowego Miasta było 83,55 km, zaś z Piaseczna do Góry Kalwarii 28,50 km. I nigdy

mi się nie udało ziszczyć marzenia. Powody były różne, że nie udało mi się podróż. Wstydziałem się poprosić rodziców o pieniądze na bilet. A poza tym nikomu nie wyjawiałem swoich tajemnic. Uważałem, że to, co siedzi na tyłach wyobraźni, nie powinno być znane najbliższym i obcym. Siedziałem w domu i nieraz trzymałem w dłoni bilet strefowy, i uczyłem się stacji kolejowych na pamięć. Podobnie w szkole stałem przed mapą i wodziłem palcem po kolorowej jej powierzchni, i peregrynowałem. Ponieważ od dziecka dużo czytałem, więc sporo mam na sumieniu podróży nieodbytych.

Wracajmy do *ciuchci*. Przejechać całą trasę, to było marzenie, którego nigdy nie ziszczyłem. Był czas, żeby odbyć taką podróż, ale ominął mnie i ubogacił.

W chwilach lirycznych czasami zerkam na pozółtki bilet strefowy, na którym pozostały nazwy stacji. Blakną ich nazwy, więc je wyliczę, bo za kilka lat nic nie pozostanie, co na niego włożyło. Oto wykaz przystanków od Dworca Warszawa Południowa do Nowego Miasta nad Pilicą: Służewiec, Grabów, Pyry, Dąbrówka, Mysiadło, Iwiczna, Piaseczno Przemysłowe, Piaseczno Miasto, Piaseczno Wia-
dukt, Zalesie Wąskotorowe, Zalesinek, Piaseczno Gołków, Głosków, Runów, Szczaki Złotokłós, Tarczyn Wąskotorowy, Pawłowice Kopa-
na, Las Lesznowski, Lesznowola, Grójec, Kępina, Mała Wieś, Skowrony, Goliany, Wola Łęcieszycka, Kozietuły, Mogielnica, Jastrzębia, Stryków Świdno, Brzostowiec, Nowe Miasto nad Pilicą. W sumie: 83,55 km żelaznej drogi.

A teraz wyliczę, gdzie był postój z Piaseczna do Góry Kalwarii: Piaseczno Miasto, Siedlisko Żabieniec, Stefanów, Chojnów Piława, Baniocha, Domanówek, Kąty Wąskie, Góra Kalwaria Wąskotorowa.

I pomyśleć, że gdyby mi się udało przejechać, to mógłbym to zamknąć w poincie, że przejechałem 102,05 km *ciuchcią*. I pewnie poczułbym się jak kombatant kolejowy. Ponieważ nie mam przeżyć jazdy pociągiem wąskotorowym na całym jego szlaku, więc odbywam peregrynacje sentymentalne. Długie, o których krótko piszę.

Przekrzyczyć pociąg

Lubiłem czasami, jak przejeżdżała *ciuchcia*, krzyknąć, żeby sprawdzić, czy jestem w stanie skłód pędzących wagonów przekrzyczyć. Takie to uprawiałem niewinne dziecięce zabawy. Zwykle to czyniłem nieopodal łąk, gdy szedłem na *Górny Dół*. Pędził pociąg towarowy. A ja krzyczałem i nieraz byłem głośniejszy, niż skłód wagonów relacji Piaseczno-Nowe Miasto nad Pilicą via Grójec. Zupełnie bym o tym zapomniał, gdyby nie artykuł o Menachem Kipnisie (1878–1942), który *śpiewał, zbierał pieśni ludowe, pisał felietony oraz krytyki muzyczne, fotografował żydowskich mieszkańców miast i miasteczek* (Jerzy S. Majewski, *Reporter Żydowskich Nalewek*, „Gazeta Wyborcza Stołeczna” z 29 stycznia 2014 roku). Kiedy Menachem fotografował kantora Mosze Kusewickiego (1889–1966), tenora lirycznego, chazana (kantora), to go ustawił na torach kolejowych. W komentarzu do zdjęcia napisano: *Wielki kantor próbuje sprawdzić czy jego głos jest silniejszy od hałasu czynionego przez przejeżdżający pociąg – opowiada Teresa Śmiechowska*. Nie trzeba aż tak wielkiej wyobraźni, żeby zrozumieć, jakim musiał dysponować głosem. Ponieważ nieraz udawało mi się przekrzyczyć pociąg wąskotorowy, więc główny kantor w Wielkiej Synagocy w Warszawie (i nie tylko!) wzbudza podziw.

Przychodnia lekarska

O tym, że kolejarze i ich rodziny objęci byli opieką lekarską, chyba nie powinienem pisać, ale... trzeba wspomnieć chociażby dla późnego wnuka/wnuczki, którzy zapewne kiedyś poświęcą kolei wąskotorowej monografię. Ja wcale nie żartuję.

Przychodnia była w Piasecznie i Grójcu. Nieraz musiałem do niej pojechać, bo ząb zabolął albo nie mogłem przełknąć śliny przez gardło. Odwiedzałem dentystów i internistów. Opieka medyczna wymościła sobie pomieszczenia na tyłach budynków stacyjnych. Panowała w nich świeżość i sterylność. Nie pamiętam lekarzy i pie-

łęgniarek. To znak, że musiałem jeździć z jakimiś głupstwami, z którymi matka nie potrafiła sobie poradzić lub pani Marta Rylska. Nie pomagał wywar z piołunu, płukanie solą, bańki itd., itd. Pamiętam tylko dr. Aleksandra Grabowskiego z Grójca. Wazył ponad 100 kilogramów i jak wsiadał do Wołgi, to zawieszenie prawie dotykało ziemi. Straszliwie sapał i pocił się. Matka mówiła, że choruje na cukrzycę. Dziwiło mnie, że lekarz chory może leczyć.

Przekleństwa i wulgaryzmy

Oczywiście, że pojawiały się, bo Polak jak nie zaklnie sobie, to nie-Polak. Ponieważ nie chcę, żeby alfabet był psim polem, więc tych, co pałają ciekawością, jakie to były brzydkie wyrazy, odsyłam do książki prof. Macieja Grochowskiego *Słownik polskich przekleństw i wulgaryzmów* (Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1995). Z branży kolejowej odnotowano bufory (s. 41), co były na początku i na końcu pociągu, gdzie łączono wagon z wagonem. Złośliwi tak mówili na piersi kobiecie, biust. Oczywiście, że szeptem, bo gdyby takie coś usłyszała niewiasta (dawniej zwana *dziewka*), to pewnie niejeden rzezimieszek oberwał by w facjatkę, bo w moich czasach właśnie rozstrzygano gołą ręką, kto by tam czekał na perswazję. Na stronie 137 jest wtret kolejowy: *ktoś, rozkulbaczył kogoś* ₂.[dk] ‘o mężczyźnie w stosunku do kobiety: ktoś pozbawił kogoś dziewictwa’ *wul. obycz.* NP. Rozkulbaczył ją i od razu zrobił jej dziecko. || Kiedy była w siódmej klasie, rozkulbaczył ją jakiś łobuz w pociągu.

O *rozsiodłaniu*, używając synonimu, można przeczytać w *Dziejach grzechu* Stefana Żeromskiego (1864–1925). Nie wiem, czy takie rzeczy miały miejsce w pociągu wąskotorowym, bo człowiek to brzmi różnie – niezależnie od prześwitu torów.

Q

Q

Rwa ze znakiem jakości *q* to często słowo, jakie pojawia się w ustach posługujących się językiem polskim. Mogli by sobie nie-

którzy darować tego, bo z bluzgiem, jak z błotem, zachlapiesz i nie wypuścisz baniek na słońce.

Refleksja wąskotorowa

R

W okolicach *Kwitnącej Jabłoni*, gdzie zawiązano mój pępek, można znaleźć coś, co jest kontrastem. Jak ugór do zadbanego ogródka z bramą i furtką.

Od strony zachodniej, tj. od E7, trwa budowa drogi (S7), żeby na pełnym gazie dojechać do Radomia, bez korków. A po stronie wschodniej, równoległej, prawie kilometr dalej, został nasyp po ciuchci *grójeckiej*. Zaniedbany, zarośnięty, ze stacjami zabitymi dechami albo spaloną, jak w Pawłowicach-Kopanie, z wiatami pogiętymi na wszystkie strony świata. Szyny zardzewiałe, z ubytkami, to znak, że pokradziono, spały spróchniałe, wiatr buja drewnianym mostem w Kośminie, bo w sadzie oraz na polach ma niewiele do roboty. Od Tarczyna do Nowego Miasta nad Pilicą. I nikomu to nie przeszkadza, choć to razi w oczy, bo zewsząd widać posesje zadbane i ogrodzone.

Po kolejce wąskotorowej została ruderalne miejsce, gdzie rdza, chwast, ugór, gruz, powalone słupy telegraficzne i darń. Nie słyszałem, żeby tu prowadzono badania na temat roślinności, ornitology nie zastanawiają się, jakie ptaki przylatują, nie słyszałem, żeby ktoś się zajął ziołami z nasypu; dendrologów i biologów nie spotkasz... A przecież to zaniedbane miejsce, pospolity ugór, jest świetnym polem do obserwacji i badań. Tym żelaznym traktem nie jedzie pojazd szynowy, więc można spokojnie obserwować i notować ku pamięci.

Kiedy miałem 25 lat, zaczytywałem tomik sentencji Ramóna Gómeza de la Serny (1888–1963), gdzie m.in. natrafiłem na *myśl rozbrzykaną*: *Między szynami kolei rosną kwiaty-samobójcy*. Drżąca myśl skrzydlata z prześwitu szyn.

Jestem w wieku 65+ i pozostał żal, bo powracają chwile z kolejowego szlaku, które nikt nie plewi. Pocieszające jest tylko to,

że nie myślę końca szyn z rozkładem losu, którego nie znamy do końca.

Piszę wąskim torem, bo w podobnej sytuacji są linie kolei szerokotorowej. Aż się nie chce wierzyć, że na żelaznej drodze wielkie pole do popisu ma zielsko, które na całym świecie jest do siebie podobne, oraz rdza.

Przed laty o kolejowej fascynacji napisałem wierszyk pt. *Lubiłem: Szpitale/sanatoria, w których przebywałem, /były w lasach mieszanym, więc od dzieciństwa / znam drzewa od strony mchów, a kiedy do domu / wracałem, to szedłem do sadu i głowę zadzierałem, / stawiałem się odważny, jak ktoś, kto niepewność zostawił, // lubiłem patrzeć, jak odjeżdżają pociągi, / na ten ostatni wagonik, co się kołysał i / ociągał, na jego daszku była zawieszona / latarnia, która świeciła we dnie i w nocy, / pociąg pruć – dym puszczał i gwizdał, / płoszył sarny i zające oraz kuropatwy, które lodrywały się od ziemi, choć wiedziały, że / nie polecą, tam gdzie się kończy niepokój.* (Refleksja wąskotorowa, *Tu n e l. Na miarę Wlenia* (23) [w:] wleninfo.pl, 9 czerwca 2019 roku, niedziela; <http://wleninfo.pl/?p=3931>).

Rozkład jazdy

Mój tata, jak udawał się w jakąkolwiek podróż, to zabierał ze sobą rozkład jazdy pociągów. To była jedyna książka, którą czytał. I wiedział, jak znaleźć w Polsce połączenie. Nie wiem, skąd nagle u mojego ojca była taka chęć do peregrynacji i ucieczki dalej, dalej... Nic nie mam z jego pasji, bo ja to bym siedział w domu. A mój tatuś szukał pretekstu, żeby się wyrwać z Kopanej, co leży między Tarczynem a Grójcem. Zabierał rozkład jazdy pociągów, który upychał na dno opasłej teczki. Przypomnę, że to było spore tomiszczce. Około 1000 stron z tabelami. *Ulisses* mojego ojca. W pociągu nieraz udzielał informacji, jak ktoś nie wiedział, jak dojechać. Konduktorzy przy nim wysiadali. Znał połączenia w Polsce, szeroko i wąskotorowe. I potrafił wyliczyć, jak można się najszybciej przemieścić z miejscowości do miejscowości. Wiele się najeździłem z nim i wiem, że kiedy

znaleźliśmy się na dworcu, to przystawaliśmy nie raz, nie dwa przy rozkładzie jazdy. Nie mogłem zrozumieć, dlaczego ma takie upodobanie w rozkładach jazdy PKP. Podobnie ojciec nie mógł zrozumieć, dlaczego wciąż tyle czytam gazet i książek, a nie tknę księgi pt. *Rozkład jazdy pociągów PKP, linie krajowe*. Mogę napisać, że przy tego rodzaju publikacjach, wysiadałem. A może to był objaw braku cierpliwości?

Rozłąka

O rozłące sporo miałaby do powiedzenia *ciuchcia* – niemy świadek moich wyjazdów z domu do szpitali i sanatoriów. To ona zabierała mnie z sadu dzieciństwa i odwoziła na inne stacje nostalgii. Jechałem w wagonie i dumałem. Musiałem dobrze kombinować, żeby nie uronić łyż, bo chłopcy przecież nie płaczą – powinni trzymać fason jak mężczyźni. Nie potrafiłem tego pojąć, że muszę opuścić dom i okolicę, w której tak pragnąłem żyć, jak inni. I nigdy mi się nie udało od 3 roku życia przebywać cały rok w dawnym powiecie grójeckim. W dzieciństwie i młodości tak się nią wyjeździłem, że byłem bezradny. Zwątpiłem, że zdrowie mnie odszuka i pokocha. Choroba wydłubywała mnie z rodzinnego gniazda. A jak wróciłem, to znowu jeździłem na różne konsultacje lekarskie do Warszawy. *Ciuchcią* jechałem do Piaseczna, a stamtąd zabierał Czesław Mirosław pociąg z szerokich torów.

François de la Rochefoucauld (1613–1680) w *Maksymach i rozważaniach moralnych* trafnie to pochwycił: *Rozłąka jest jak wiatr, który gasi świecę, ale podsyca płomień*.

Nieraz powtarzałem za Adamem Mickiewiczem (1798–1855): *Jedźmy, nikt nie woła!*

Rzeczy minione

Małgorzata Szubert napisała monografię *Leksykon rzeczy minionych i przemijających* (Wydawnictwo Muza S.A., Warszawa 2003,

ss. 327). Do tomiszcza powinni zajrzeć ci, którzy chcieliby znać, jaki był ówczesny *etourage*. Wystarczy nieco pogrzebać w pamięci, żeby odnaleźć przedmioty, które spotkać można było, a dzisiaj przeszły do Muzeum Techniki, choć to też nie jest takie pewne, bo obiekt zlikwidowano w Pałacu Kultury i Nauki.

Co ten leksykon ma wspólnego z moim alfabetem? Autorka poświęciła *ciuchci* oddzielny rozdział. Oto próbka jej talentu: *Kolejka wąskotorowa, czyli jeżdżąca po torach węższych niż normalne (normalne – 1435 mm, wąskie – 750 mm), obsługiwała linie kolejowe o znaczeniu pomocniczym, lokalnym, na których w założeniu częstotliwość ruchu była mniejsza; łączyła na przykład zakłady przemysłowe (tartaki, cegielnie) z najbliższą stacją kolejową. W ruchu towarowym i pasażerskim wąskotorówka pełniła więc funkcję kolejki dojazdowej z małej miejscowości do miasta. (...) Mieszkańcy okolic Warszawy mogą wybrać się w weekend na piknik wąskotorówką kursującą na trasie Piaseczno-Grójec.*

Weekendowy passus odbiega od tego, co było takie codzienne.

Runów

Nigdy nie byłem w Runowie, tylko przejeżdżałem. A przecież mogłem wysiąść na maleńkiej stacyjce pod wiatą. Czyli domkiem z daszkiem, podpartym szynami. W szczerym polu. Pociąg w Runowie przystawał, dosłownie na dłuższą chwilę. Maleńka wioska. Otoczona lasem mieszanym i szczerymi polami. Przysiółek darzyłem sympatią, ponieważ myślałem, że to było miejsce poezjotwórcze. Ilekroć słyszałem piosenkę o ptaszku, co usiadł na Rynku w Runowie, to myślałem, że to o ten właśnie Runów chodzi. O, naiwny! Przecież w Runowie było kilka dróg na krzyż i pola, i las mieszany...

Krakowskim targiem napiszę, że dzięki pomyłce, uszczknąłem ze splendoru Łobzowa coś dla Runowa. Ponieważ tego nie upubliczniałem, więc nikt mnie nie poprawił.

Rysunek techniczny

Kto nie mozolił się w swoim życiu rysunkami technicznymi, ten może sobie darować tę częśćkę. Rysunek techniczny to była twarda pestka do zgryzienia w szkofach o profilu zawodowym. Trzeba było na brystolu rysować różne śruby, nakrętki. Ołówkiem i tuszem, i nanosić wymiary. Mój ojciec lubił rysunki techniczne, na przykład siostrze, kiedy była w Zasadniczej Szkole Zawodowej w Piasecznie, niejeden wykonał, więc otrzymywała całkiem niezłe oceny. Tata potrafił czytać rysunki techniczne. Małe jak karteluszek pana Edwarda Reka, oraz wielkie jak mapa Polski. Miewał dzięki satysfakcję, kiedy inżynier z warsztatów nie mógł rozgryźć tego, co wykonał kreślarz. W domu mówił, że taki po studiach, a nie daje rady. Troszeczkę się chwalił, to był dla mnie znak, że pewnie młody inżynier miał dystans do tokarza. Co się odwlecze, to nie uciecze. Nie widziałem rysunków technicznych, jakie krążyły w warsztatach kolejowych. Zapewne były kreślone na pergaminie. Musiały mieć duże wymiary. Na rysunku było nakreślone zadanie dla rzemieślników. Plan do wykonania. Za to widziałem niejeden rysunek pana Reka ze Szczerbówki, który u ojca zamawiał różne części do traktora i młockarni. Sąsiad kreślił ołówkiem rysunczki, i kiedy pokazywał ojcu, to mój tata nanosił stosowne korekty i szczególiki; dodając, jaka będzie cena usługi. Mogę napisać, że wyżywał się.

Rysunek techniczny maszynowy to był jego feblik, a dla mnie rzecz trudna.

Aha!

Przy okazji dopowiem, dlaczego używam dwóch imion. To nie maniera!

Zwrócono mi uwagę, czy czasami nie przesadzam z tymi swoimi dwoma imionami przy nazwisku. Dlaczego nie mogę się zdecydować i wybrać jedno. Czesław albo Mirosław. Wyczuwam, że interlokutorom chodzi o jedno, że już wystarczy, że mamy Cypriana Kamila Norwida (1821–1883), Krzysztofa Kamila Baczyńskiego (1921–1944).

W moim przypadku sprawa jest o wiele bardziej złożona. Tata miał na imię Czesław (do dziś szumi mi w uszach jak mówiła jego matka, moja babcia Olszewska – *Cesiek*). Siostra na chrzcie otrzymała imię po ojcu, czyli Czesława Bożena. Kiedy się urodziłem, to mamusia, Marianna, zdecydowała, że bym miał imię ojca, bo *dzieciak, który nosi imię ojca, to zdrowo się chowa*. Ponieważ za bardzo zdrowie mnie nie kochało, więc, gdy urodził się mój brat, to na chrzcie dostał jedno imię, Ireneusz.

Tak naprawdę to ja mam trzy imiona. To trzecie otrzymałem podczas bierzmowania. Mój patron to św. Jan Chrzciel, który nie jest wszczepem. We mnie.

Nie używam trzech imion, bo to już by była duża przesada.

Etymologia nazwiska, czyli geneza albo pochodzenie, ileż wymaga kwerend, żeby ustalić. Po mieczu jestem Szczepaniak (z domieszką Olszewski, Studniarek), zaś po kądzieli Grzondkowski (tak zapisała niepewna ręka, zamiast *q*, nosem poszło *on*; przy czytaniu można się zająknąć i chrząknąć). Pochodzę rodziny rolniczo-rzemieślniczej; z przewagą kultury chłopskiej wymieszanej ze sprytem grójeckim. Czyli z okolic *Kwitnącej Jabłoni*. Co tamtejsze słabo się we mnie przyjęło, bo przez chorobę oddaliłem się w dzieciństwie od domu, więc mało słów szeptała mi do ucha matka, babcia, ciocie...

Kiedy mnie pytają: kim jesteś? odpowiadam – ja ze *szczepu* i *grządek*. Z *sadownika*, który przesadza jak *ogrodnik*. Przycina, szczepi, pisze czasami patykiem na ziemi, a potem zaciera podeszwą.

Z racji tego, że bywałem w wielu miejscach, prowadzę rejestr miejscowości z cytatem, passusem, notą. Wykaz obejmuje grubo ponad sto wiosek, miasteczek, miast. I kiedy przychodzi mi o nich pisać, to stawiam sobie jak szkło powiększające albo inaczej – jak okulary, przez które patrzę, aby lepiej widzieć to, co jest czasami zamazane. Już. Opisuję, bo niewiele wiem. Ponieważ jestem w wieku 65+, więc przy okazji ćwiczę pamięć. Robię to o wiele chętniej niż do rehabilitacji, gdzie trzeba się zmuszać.

Jak dobrze nad czym się pochylisz, to jesteś przychylny i otwarty, jak parasol, kiedy dach nieba przecieka. I sprawy ludzkie między niepogodą a pogodą. Samo życie.

Samobójcy

S

Wzdrygam się nieco, gdy mam o tym pisać o tych kaskaderach śmierci na własne życzenie. Oczywiście że w pierwszym odruchu miałem chęć to przemilczeć, ale... nie będę oszczędzał na prawdzie, bo kłamstwo zacznie zacierać ręce. Nie zapominam o tych, o których dykjonarz z XIX wieku odnotuje, że *w zburzeniu umysłu życie sobie odebrał(a)*.

Rzucali się pod koła pociągów. Zielskiem zarosły te miejsca, gdzie zwiędnięte kwiaty samobójców. Na samą myśl o tym, czuję zimne dreszcze, bo jednak żal, gdy ktoś odbiera sobie życie, co jest jedno. Wśród tych osób była siostra mojej babci. Wypadek miał miejsce w Zalesiu Dolnym, lata 70. XX wieku. Były wakacje i tego dnia *ciuchcia* przyjechała z kilkugodzinnym opóźnieniem. O szarej godzinie rozeszła się po okolicy wieść, że stało się nieszczęście, zginął człowiek. Po czasie powiedzieli, że była to kobieta. A potem podczas jazdy pasażerowie wskazywali krzaki, z których się wynurzyła NN i pociąg ją śmiertelnie sponiewierał.

Sen

Mój tata potrafił w *ciuchci* spać. Nigdy nie zdarzyło się, żeby sen mnie zmógł w wagonie kolejki wąskotorowej, w szerokotorowej, owszem. Jakie miewał sny mój ojciec? Nie wiem, bo nigdy tego nie wyjawiał, choć matka odpytywała nas rano przy stole ze snów. Każdy z nas musiał opowiedzieć, co się mu śniło – otrzepać ze snu. Po czym interpretowała i ostrzegała nas przed groźącymi niebezpieczeństwami i kłopotami. W książce Russella Granata *Słownik snów* (przełożyła Agnieszka Drzycimska, Phantom Press International, Gdańsk 1993) na okładce znalazł się wersalik: OTO UNIWER-

SALNY KLUCZ DO ŚWIATA WASZYCH MARZEŃ, PRAGNIENÍ I LĘKÓW... Na stronie 103 zamieszczono hasło *kolej*, niżej zaczerniono: *Ożywienie w życiu towarzyskim. Kolej podziemna wskazuje, że coś lub ktoś stanie ci na drodze. Trzeba będzie zmobilizować wszystkie siły, by pokonać tę przeszkodę. Katastrofa kolejowa oznacza, że jeden z twych planów zakończy się niepowodzeniem.* Na tejsze kartce znalazło się wyraz *kolejka*, objaśnienie dotyczy *czekania w kolejce*. W zwrocie *pociąg* umieszczono: *Międzynarodowy pociąg – słusznie patrzysz z optymizmem w przyszłość. Wsiadać z pociągu – przeżyjesz krótkotrwały kryzys uczuciowy.* A jeżeli komuś się śni pociąg *pospieszny/ekspres*, to musi uważać, gdyż oznacza: *Widzieć siebie w nim – obrazisz szefa. Widzieć przejeżdżający – przepuściłeś dobrą okazję.* To znaczy – bądź uważny.

Nieraz śni mi się, że odbywam podróż (zdaniem Russella Granata to wróży zmiany: przyjemna podróż – zmiany na lepsze, nieudana podróż – zmiany na gorsze). Peregrynuję, jestem gdzieś na wielkich dworcach świata, gubię się na peronach. Co to oznacza, nie znalazłem klucza w słowniku snów, który mimochodem odnotowuje szlaki komunikacyjne i pojazdy szynowe. Rozumiem, że nie ma *ciuchci*, ale dlaczego zabrakło półśłówka o peronie?

Seks

Życie seksualne, niezależnie od ustroju, kwitnie albo owocuje. W czasach, o których piszę, było bujne, choć w ukryciu, czyli pod listkiem figowym. To nie to, co dzisiaj. Nieokiełznanie doszło do takich granic, że co drzewiej uchodziło za margines, staje się normą. Formierze potracili miary. Ale wracajmy do czasu przeszłego, w którym łatwiej było ludzi pohamować. O miłości nie mówiono i nieśmiało ją okazywano. W Anglii i Francji śpiewano piosenki, w których obowiązywał zwrot *to fall in love* (*upadać w miłość*). Nie powtarzano, co krok – ja cię kocham. Na swój sposób okazywano czułość – młodzi delikatniej, zaś starsi szorstko. Do ślubu pary nie mogły rozpleść dłoni. A kiedy mieli obrączkę na palcu, już nie byli

tacy rozkołysani w biodrach i blisko. Dzieci i młodzież nie rozmawiali o miłości z rodzicami. Kiedy podejmowano taki temat, to rodzice szybko gasili ciekawość. Z edukacją było tak, jak zawsze, nie najlepiej. W pismach prowadzono porady z dziedziny seksuologii. W „itd.” dr Lew Starowicz, dr Michalina Wiśłocka jeździła po Polsce z wykładami na temat świadomego macierzyństwa. W „itd.”, „Perspektywach”, „Nowym Medyku” zaczęły się ukazywać pierwsze akty – czarno-białe lub kolorowe. Kąciki porad były oglądane, choć nikt się do tego nie przyznawał. Ponieważ zbierałem zszywki gazet, więc na bieżąco byłem zorientowany, co się dzieje w PRL-u, jeżeli chodzi o łóżko, i w ogóle. Prasę odkładałem na stryszku; sporą zwalnkę papieru zebrałem. Myślałem, że na wakacje to przeczytam. I nagle patrzę, że znikły z gazet akty. Siedzę na poddaszu, otoczony periodykami i przecieram oczy ze zdumienia. W gazetach widzę dziury (puste miejsca) tam, gdzie były roznegliżowane kobiety. Dopiero po czasie szydło wyszło z worka. Okazało się, że pod moją nieobecność, tatuś, rocznik 1930, powycinał żyłką rozebrane, dojrzałe niewiasty, którymi okleił wewnątrz szafki na narzędzia w warsztatach kolejowych. Udałem, że nic o tym nie wiem. W ten oto sposób ojciec był cenzorem, żeby syn nie demoralizował się. Nie przyznał się do tego barbarzyństwa. Machnąłem ręką, bo niewiele bym wskórał. Ojciec miał rację, a ja miałem spokój.

Tak więc wszystkie seksbomby miałem powycinane, jak BB (Brigitte Bardot, ur. 1934, francuska aktorka), CC (Claudia Cardinale, ur. 1939, włoska aktorka). W ten oto sposób mój tata edukował w warsztatach rzemieślników sprawami związanymi z życiem płciowym, pokazując nie najmądrzejsze części ludzkiego ciała. Szkoda, że edukacja zatrzymała się li tylko na ikonografii. Kiedy podrzuciłem mu pytania czytelników i odpowiedzi dr. Lwa Starowicza, to wpadł w taki nastrój, że matka westchnęła: *ludzie chyba nie mają wstydu, że o takich sprawach piszą*. Musiałem głęboko chować gazety, aby ojca nie kusić. Żeby zaprzestał chodzić z nożyczkami na poddasze. Ostatecznie wystarczyło mu to, co zagrabił. Szafka ze zdjęciami kobiet

bez bielizny przypominała zakładową gablotę, gdzie wisiały pożątkłe wycinki. Rzemieślnicy, co rusz zaglądali do jej wnętrza, żeby napatrzeć się na *sex appeal*. (Zakazany owoc najbardziej smakuje).

Na to, co dawniej zwano miłością, dzisiaj mówi się seks, choć nie jest to do końca prawda, bo ludzie pragną uczucia, które zaczyna się od miłości, a potem się spełnia, więc wskazana jest dyskrekcja. Na rąbki tajemnicy, ciche jak szept, chuchajmy jak na czterolistną koniczynkę.

Semafor

To, jak wszem wiadome, urządzenie sygnalizacyjne stosowane w kolejnictwie do zatrzymywania lub przepuszczania pociągów. Automatyczny dyżurny ruchu. Ramiona semafora wyciągają albo opuszczają ręce. Maszyniści muszą baczyć na semafony, żeby uniknąć katastrof. W węzłach kolei szerokotorowej, to bardzo ważne urządzenie. Najwyższe, jak wśród zwierząt żyrafa, co śpi na leżąco tylko 20 minut na 24 godziny.

Semafony były tylko na wielkich stacjach: Piaseczno, Tarczyn, Grójec, Mogielnica, Nowe Miasto nad Pilicą. Semafor, mechaniczna żyrafa, stał z głową wysoko podniesioną przy torach. Nieraz przy nim dyszały pociągi i czekały na pozwolenie wjazdu. Ramionami semafora zarządzał zawiadowca stacji. Szparko widziałem kiedyś, jak siłował się z wajchą, żeby za pomocą naprężonych lin poruszyć jego metalowe ramię.

Nie mam pewności, czy była aż taka potrzeba stawiania semaforów, ale... postąpiono zapewne w myśl zasady, że ostrożności nigdy nie jest za wiele, nawet gdy mamy do czynienia z kolejką wąskotorową. Jazda po szynach bujała nas – była jak kołyska na drewnianych podkładach, która nie ustała w miejscu.

Sezon

W sezonie zbiorów owoców (lato, jesień) *ciuchcia* cieszyła się powodzeniem. Na wakacje było przesilenie, bo miastowi chcieli

przyjechać tu, gdzie było jak w wierszu: *wsi spokojna, wsi wesola...* Czyli wilegiatura! Pociąg kursował zgodnie z rozkładem jazdy, chyba, że był jakiś wypadek albo inna okoliczność losowa. Dłuższy postój, rzecz nie do pomyślenia. Ruch jak w kole losu, powiedzmy. Pełne wagony ludzi. Wszystkie miejsca siedzące zajęte, oraz pomosty.

Siła

Śmieli się z *ciuchci*. Żartowali, o czym piszę w innym odcinku. Ale nie do pozazdroszczenie były zderzenie z pociągiem wąskotorowym. Nieraz na przejeździe można było zobaczyć opłakane skutki. Powyginane żelastwo traktorów, połamane furmanki, porozbijane samochody ciężarowe, o zabitych, tj. przejechanych, nie będę wspominał, bo nie było roku, żeby ktoś nie rzucił się pod koła pociągu wąskotorowego (→ **Samobójcy**). Nieraz patrzyłem jak *ciuchcia* sapie, myślałem, że sobie nie poradzi i nie wiezie pod górkę. Już nawet pod nosem gadałem – pomóż bracie, pomóż bracie... Patrzyłem i podziwiałem, jak radziła sobie, pogwizdując. Potem tę obserwację przełożyłem, że w życiu można daleko zająć małymi krokami, nawet z kulami u nóg. Nie ręczę, że to jest prawda, ale... chyba coś jest na rzeczy, gdy się patrzy z siedziska inwalidzkiego wózka. Z pozycji dyskomfortu.

Skrótem

Człowiek lubi chodzić na skróty, stąd zapewne się wzięła mnogość tabliczek *Szanuj zieleni*. Wcale mnie nie dziwi, że ułatwia sobie życie, aby to, co długie, przystrzyć nożyczkami rozsądku. Zamiast ciągnącego się zdania – skrót. Zajrzyjmy do *Słownika skrótów i skrótowców* (Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999) Jerzego Podrackiego i zobaczmy, jak się sprawy mają z koleją wąskotorową. Jest *PKP* (wymawiamy pe-ka-pe, Polskie Koleje Państwowe), *kol.* (to nie tylko kolega, koleżanka, ale także kolej, kolejowy), *poc.* (po-

ciąg, pisany z kropką, czytany jako cały, odmienny wyraz), *WKD* (wymawiamy wu-ka-de, Warszawska Kolej Dojazdowa), a o *ciuchci* nie ma wzmianki. Czyżby cały splendor spiła kolej szerokotorowa wraz z parą, co idzie w gwizdek?

Skrzydlate słowa

To tytuł tomiszczą prof. Henryka Markiewicza i prof. Andrzeja Romaszewskiego (Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1990). Tyle cytatów i ani jednego o *ciuchci*. Niestety, takie przypadki mają miejsce. Nic na to nie poradzę i nie odwrócę kolei rzeczy. Pewnie już nikt nie wymyśli, bo kolej wąskotorowa odjeżdża w przeszłość, do muzeum, na boczne tory.

Podobnie jest z inną książką, tj. *Słownik wydarzeń, pojęć i legend XX wieku* Władysława Kopalińskiego (Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999). Tylko trzy hasła znalazłem:

1. Pociągi chodzą punktualnie, pochwała włoskiego faszystu typowa dla Włoch Mussoliniego;
2. *Pociągi pod specjalnym nadzorem* – film J. Menzla na podstawie opowiadania Bohumila Hrabala;
3. (Szybkobieżny) pociąg pasażerski. Czyli pociągi, które osiągały prędkość od 200 do 513 kilometrów na godzinę.

Nie ma *ciuchci*, która pędziła z prędkością 30 km na godzinę. Dla leksykografa zapewne to był pociąg maruder.

Słupy telegraficzne

Na drutach telegraficznych siedziały jaskółki, wyglądały jak nutki na pięciolinii, choć drutów było więcej niż palców u obu rąk. Słupy były wyschnięte jak pieprz. Nieraz do nich przykładałem ucho, żeby usłyszeć dziwny szum. Czasami przykładałem ucho do szyn, żeby sprawdzić, czy nie jedzie pociąg. I czułem na ciele dreszcze, bo to było kontrolowane ryzyko.

Spalinowe pociągi

Oczywiście, że nikt tak nie mówił. Wszyscy jak jeden gadali na nie *motorki*. Były pomalowane na niebiesko albo zielono. Miały dwie kabiny sterownicze. Z przodu i z tyłu – spalinowy pociąg czterooosiowy. Dwukierunkowy. W tej kajutce siedzieli na wysokim stołku maszyniści, w czystych koszulach. Nic się nie kurzyło. *Motorek* trząsał, tj. jego silnik warczał, jak kawalkada traktorów. Panował hałas, że uszy więdły. Wagon miał chłodnicę na dachu albo nad czołem. Do wagoniku zwykle doczepiano dwa albo trzy wagony osobowe. W latach 80. XX pojawiły się spalinowe lokomotywy wyprodukowane w Bukareszcie, tj. *rumuny*, które często się psuły. Lokomotywy spalinowe wyparły *motorki*. Jak jechałem z ojcem *motorkiem*, to tata lubił stanąć przy motorniczym. Byłem za jego plecami i szparko łypałem, jak takie cudo techniki mknie po szynach i wydawało mi się, że pędzi z zawrotną prędkością. Mój tata miał słabość do *motorków*, nie słyszałem, żeby chwalił *rumunki*. Dzisiaj bym napisał, że to była niedoróbka wyprodukowana w jednym z państw satelickich ówczesnego bloku sowieckiego.

Spały

Kolejarze dostawali w deputacie węgiel i spały, i ubranie robocze. Spały były naoliwione i przesiąknięte ludzkimi ekskrementami. Wiecznie zawilgocone. W Kopanie spały cięli u *starego Ogrodnego*, do czasu, kiedy wyszczerbiony ząbek piły nie trafił w oko stolarza z Wołynia. To było w czasach, gdy o bhp się nie wspominało. Jan Ogrody miał sztuczne oko pokryte bielmem. I za żadną opłatę nie chciał ciąć podkładów. Kiedy chłopci je przywozili, to gonił ich gdzie wiatr. Spały miały dużo sęków, pęknięć, oraz dziur i wgłębień po śrubach i metalowych płytach. Ich drewno używano jako podpałkę do kuchni – rozpalano kuchnię bładą, żeby potem do gardzieli ognia wsypać węgiel. Zużyte spały rąbał tata i układał w drewnutni na kupki, żeby mogły dobrze przeschnąć. Czasami spały używano do

budowy komórek albo do konstrukcji budowlanych. To były takie bieda deski, nie służące zdrowotności.

Odeszły drewniane spały, na ich miejsce przyszły betonowe, ale... tego nie doczekała już *ciuchcia*. O nich najwięcej mieliby do powiedzenia toromistrze, którzy wymieniali podkłady. Ale znajdz dzisiaj toromistrza, który chciałby porozmawiać na ich temat?

Sprzątaczk

O tym, że mam słabość do sprzątarek i kucharek, chyba nie powinienem pisać, ale powtórzę tak na wszelki wypadek. Że mam słabość do ludzi z dołu listy płac. Sprzątaczk można było spotkać na peronie albo w wagonie; chodziły ze szczotką na długim kijku, kubłem z ciepłą wodą, szmatą. I zawsze szukały pretekstu, żeby z kimś zagadać. Mówiłem dzień dobry, jakbyśmy się znali nie wiem ile lat. A przecież nie znałem nawet ich imienia. W warsztatach to one utrzymywały porządek, bo wiadomo, jak to chłopcy potrafią zabałaganić. Mój ojciec dziwił się, kiedy pytałem o panie walczące z brudem i kurzem. Był na tyle delikatny, że nie pytał, dlaczego tak się uparłem na te niewiasty. Nieraz siedziałem w wagonie kolejowym i patrzyłem, jak strażniczki domowego ogniska ze szczotkami uwiązają się między ławeczkami. Kurz unosił się nad podłogą, wymiatały śmieci na sam środek, a potem zbierały do szufelki i wrzucały do kubła. Następnie wycierały wilgotną szmatą. A kiedy dochodziły do kibelka, to pomstowały na ludzi, którzy zachowują się tak, jakby nie wiedzieli po co się chodzi do wychodka. Po pracy dumnie wychodziły z wagonu i stały na peronie. Rozglądały się na wszystkie strony świata. I czekały na następne wagony i zawsze zdążyły się uwinąć z robotą.

Sprzątaczk z pociągów wąskotorowych, wielkie panie ds. czystości. Dzięki nim *ciuchcia* nie zarosła brudem i wyglądała jak po liftingu. Ileż musiały się natrudzić i nabrudzić panie z kolei wąskotorowej, ale o tym nikt nie pisał, nawet nie widziałem zdjęcia w gazecie albo w gablocie. Utrzymać porządek, to jest dopiero zapieprz!

Stacje w polu

Wiaty, czyli leksykalnie biorąc – «rodzaj budynku bez ścian, pokrytego dachem opartym na słupach» lub kryty podjazd, deptak – hala oszklona na wysokości dachu budynku. Wiata kolejowa była prowizorką stacji, zbudowana z szyn kolejowych z daszkiem obitym papą. W myśl zasady, że kto kryje papą, ten jest gapą. Posiadała daszek, który dźwigały szyny. Ponieważ nie miała ścian bocznych, więc stała na przestrzał i wiatr nią szarpał. Wiaty ze stacji Zalesinek, Runów, Lesznowola...

W czasie niepogody ludzie zawsze mogli się pod nimi schronić i przeczekać wszelkie niepogody. Raz chyba mnie tylko na takiej stacji dopadła śnieżycą. Wiatr rzucał garściami śniegu. Wszystko dobrze się skończyło, bo na czas przyjechał pociąg wąskotorowy i nie było bluesa, czyli problemu.

Stacje według rozkładu

Na wszelki wypadek je wyliczę, bo nie wszystkie odnotowano na bilecie strefowym. Dzisiaj są w stanie opłakanym, jeżeli jeszcze istnieją. Nie sprawdzałem, bo nie wiem, czemu mogłaby służyć taka ilustracja. A więc podaję: Dworzec Warszawa-Południowa, Służewiec, Grabów, Pyry, Dąbrówka, Mysiadło, Iwiczna, Piaseczno Miasto, Piaseczno Wiadukt, Zalesie, Zalesinek, Gołków, Głosków, Szczaki Złotokłos, Tarczyn, Pawłowice-Kopana, Las Lesznowski, Lesznowola, Grójec, Mała Wieś, Skowrony, Goliany, Wola Łęcieszycka, Kozietyły, Mogielnica, Jastrzębia, Stryków, Ślepowola, Brzostowiec, Nowe Miasto nad Pilicą. W sumie: 83,55 km. A teraz podaję odnogi Grójec-Jasieniec, 46,40 km., oraz Piaseczno-Góra Kalwaria: Żabieniec, Stefanów, Chojnów, Baniocha, Kąty, Góra Kalwaria, 28,50 km. Podaję tylko te stacje, które były w czasach mojej młodości. To, co było, pozostało jeszcze we fragmentach albo na biletach kolejowych, które żółkną i blakną. Czas wyciera z nich to, co zaczęła ślepa czcionka druku. Kruszeje papier, jak liść.

Stan wojenny

Dnia 13 grudnia 1981 roku byłem z *Graszką* i Pawłem Piotrem, rocznik 1979, w Kopanie. Rano włączyliśmy telewizor, żeby synek mógł obejrzeć „Teleranek”. Zamiast rozrywki dla dzieci, usłyszeliśmy, że generał Wojciech Jaruzelski (1923–2014) ogłosił stan wojenny. Nikt z domowników się takim stanem rzeczy nie przeraził, bo matka opanowała całą sytuację i powiedziała, że *w czasie wojny to najbezpieczniej jest na wsi*. Ponieważ byliśmy w przysiółku, więc strachy na Lachy. Zgasiliśmy telewizor czarno-biały. Była niedziela i oddawaliśmy się świątecznym nastrojom. Za oknem padał śnieg, mróz kołysał śnieżynkami. Sad w papachach zimy. Ojciec sypał węgiel do pieca. I nawet nie pisał słowa. Pod wieczór zapakowaliśmy się i poszliśmy na stację. *Ciuchcia* nas zabrała do Gołkowa. A stamtąd autobusem dojechalśmy na Ursynów. Było tak, jakby nic się nie stało. Nie słyszałem, żeby stan wojenny miał jakikolwiek wpływ na rozkład jazdy. Ludzie jeździli pociągami wąskotorowymi i przyjmowali to, co się działo w Polsce, bez paniki. Za to w miastach zapanaował strach, choć na Ursynowie nie wrzało. Tak więc stan wojenny był i nawet nie wiedziałem, kiedy go odwołano. To może świadczyć o jednym, jak poważnie traktuję różnych stany chorobowe polityków.

Stukot

Jak pociąg jechał, słychać był stukot kół o szyny i podkłady drewniane. To była oprawa muzyczna podróży. Tajemnicza, z lekką grozą, bo nigdy nie było wiadome, czy pociąg nie wyleci z torów, choć przy takich prędkościach, z jaką jechała *ciuchcia*, to raczej mało prawdopodobne. Stukot kojarzył się z wierszem Juliana Tuwima *Lokomotywa*, która sunęło szerokim torem, wyrzucając cienką smużkę dymu, rozsypując iskry. U nas wszystko było węższe i liryckie.

Strych

Monsarda. To mieszkanie na poddaszu dworcowego budynku. Dach pokryty cynobrowymi dachówkami. Byłem tylko raz na strychu u *Rysia z Góry*. Poddasze wywołało we mnie sympatyczne wrażenie, że do tej pory go pamiętam. Matka mówiła, że to *klitka*. Nie mam obsesji do dużego metrażu, więc napiszę – całe życie marzyłem, żeby zamieszkać na piętterku, pod dachem. Mam słabość do fajetek, jak do harmonii i akordeonu. Mansardowe pomieszczenia były na stacji Piaseczno Miasto, Gołków, Szczaki Żłotokłos, Tarczyn, Grójec, Mogielnica, Nowe Miasto nad Pilicą. Dzisiaj większość z nich zabito deskami, jakby w pustostanie diabeł się zatrzasnął.

Szafka (→ Seks)

Wiem, że do cudzej szafki nie powinno się zaglądać bez pytania, ale... nie wiem, czy ten niepisany zakaz obowiązuje, gdy mamy do czynienia z metalową szafką, jaką miał pracownik warsztatów kolejowych w Piaseczno Miasto. Ojciec posiadał szarą, prostopadłościenną szafkę, pomalowaną farbą olejną. Z zamkiem i na klucz. Do niej chował m.in. jedzenie, bo tylko w ten oto sposób mógł gryzoni przepędzić. Mebelek widziałem, bo kiedyś mi pokazał, jak przyszedłem do z matką do jego stanowiska pracy. Chciał się pochwalić, że ma coś, co jest pod kluczem. Szafka, jak szafka – pomyślałem i chciałem, jak najszybciej opuścić jego rewiry. Musiało upłynąć trochę wody w Wiśle, żebym się dowiedział, że gablotka mojego taty cieszyła się sporym zainteresowaniem płci brzydkiej. Co rusz ktoś prosił, żeby mógł zajrzeć, bo chciałby sobie popatrzeć. Upprzedzam, że tu nie chodziło o żaden ład i porządek. Chłopy prosili, a on się z nimi droczył. W końcu dał się uprosić i otwierał drzwiczki, na których były poprzyklejane akty nagich kobiet. Rzemieślnicy z warsztatów patrzyli. I nie mogli oderwać oczu od nagich biustów i innych fragmentów większej całości. Na jakiś czas

zaspakajali głód. Akty były, biorąc pod uwagę wiek XXI, niewinne. Wiem, że ojciec demoralizował załogę i przypominał, że nie jest tylko walka klasowa, ale... i miejsce na seks. Ponieważ zdjęcia pochodziły z moich gazet („itd.”, „Nowy Medyk”, „Perspektywy”), więc mogę napisać, że maczałem w tym palce, choć nie wiedziałem, że mój tata, bez mojej zgody, wycina z gazet goliznę, żebym nie został zbereźnikiem. O tym dowiedziałem się zupełnie przypadkowo, bo zbyt wielu było świadków, żeby nie wyszła prawda na wierzch, jak oliwa na wodę. Potem tata jeszcze bardziej się posunął, tj. czytał odpowiedzi prof. Lwa Starowicza chłopom. I pewnie były przestoje w robocie. W ten oto sposób zamieszał w głowie niejednemu. Dziś bym napisał, że był popularyzatorem ikonografii i treści seksualnych. Oczywiście, że o tym nie wiedziała matka, ani inna niewiasta. Bo co kobietom do męskich spraw? Powinienem napisać męsko-damskich, ale nie napiszę, bo czasy, o których się rozpisuję, tę sferę ograniczały li tylko dla mężczyzn, niestety. I Gucio innym do tego!

Szare kołnierzyki

Jeszcze taki termin nie istnieje, ale nie ma to dla mnie żadnego znaczenia. *Białe kołnierzyki* tak zaczęto określać w latach 30. XX wieku urzędników, bankowców itd. Bielą wyróżniono ludzi, którzy nie pracowali w pocie czoła. Za to dbali o biel koszul i mankietów, i dodatki do ubioru. Do tej rodziny zaliczyć można tych, którzy końcami paluszków coś trzymają, zamiast wziąć w garść. Różowe kołnierzyki zarezerwowano dla pań pracujących na urzędach. Nikt nie śmiał użyć w stosunku do rzemieślników i robotników, że mają szare kołnierzyki, choć mieli. Na szaro ich ubierano, żeby tak mocno brudu nie było widać. Być może nie chciano drażnić szarych czasów, w których nie tylko czerni. W każdym bądź razie, na kolei wąskotorowej obowiązywał strój szaro-czarny. Tylko kobiety i dzieci i młodzież ubierała się kolorowo, ale nie do przesady. Może byliśmy w wagonach i na peronach szarzy, ale to był kamuflaż, bo wystar-

czyło tylko z ludźmi porozmawiać, a odkrywał człowiek w szarości tyle kolorów. To właśnie ci szarzy ludzie nadawali sens życiu, choć nimi kierowali *białe kołnierzyki*.

Po latach się okazało, że tę biel zbrukano i sponiewierano. Ci w białych koszulach i dłoniach, które nie pokalały się robotą, zorganizowali pracę, która z każdym rokiem traciła sens. Duży wpływ na mnie mieli ludzie w Białych fartuchach i w Białych koszulach. Z robotnikami miałem mały kontakt. Ojciec czasami nas upominał, żebyśmy się uczyli. Dawał do zrozumienia, żebyśmy nie pracowali w pocie czoła i w szarości, z którą się pogodził. Oczywiście, że lubił w niedzielę założyć białą koszulę, a od wielkiego święta krawat. W takich chwilach widziałem jego elegancję. Należę do ludzi, którzy mają słabość do białych koszul i krawatów, oraz muszek. Nieraz bliźni mi dokuczał z tego powodu. Kiedy nie wiedziałem, jak się od natrętów odczepić, odpowiadałem, że noszę białą koszulę, w której dobrze się piorą czarne charaktery. Wstydziłem się powiedzieć, że zakładam na grzbiet białą koszulę na pamiątkę szarych kołnierzyków. W tym, co robiłem, nie byłem oryginalny, żeby ludziom się przypodobać. Tak było. I przeszło – wróciłem do T-shirta wpuszczonego w dres, bo tak jest mi wygodniej.

Szczur

Nie spotkałem osoby, która by się nie bała szczurów. Mój ojciec nie drżał przed tym gryzoniem. I to był ten jedyny wyjątek, który potwierdza regułę, że są ludzie, którzy szczurów się nie boją. W warsztatach był szczur, zwany *Kubuś*. Tata o nim czule opowiadał. Rzemieślnicy go hołubili i dokarmiali. A szpetota odwzajemniała się tym, że po warsztacie nie biegały jego pobratymcy. Po prostu pilnował swojego rewiru. *Kubuś* miał swoją norę i szczurze kanały. Rzemieślnicy do miseczki rzucali resztki z jedzenia, żeby nie zaglądał do ich szafek. I tak to trwało. Ale wszystko, co dobre, czasami źle się kończy. Kiedyś przyszedł w odwiedziny do rzemieślników inny rzemieślnik z miasta. I patrzy, a tu szczur. W odruchu

ludzkim chwycił za metalowy pręt i tak dołożył żelazną różgą, że pracownicy z warsztatów *Kubusia* musieli zakopać w ziemi. A potem pojawiły się szczury, z którymi nie sposób było walczyć, i nie dało rady. Zrobiło się wszystkim głupio, bo tylu ludzi się zaangażowało w to, co jeden *Kubus* potrafił zrobić w trymiga. Nikt nie miał chęci i zapału, żeby oswoić (kolejnego) szczura. Jaki z tego morał? Ano taki, że do warsztatów nie powinno się wpuszczać obcych, bo mogą coś spocić i nie da się tego naprawić.

Szklarz

Nigdy nie spotkałem szklarza na kolei wąskotorowej. Wiem, że nie powinno się używać słowa nigdy, ale muszę go wreszcie wykorzystać, bo ja nigdy nie spotkałem szklarza. Nieraz widziałem zbitą szybę w pociągu, w oknach budynku stacyjnego. Ubytki natchmiał uzupełniano, tzn. że tu obowiązuje prawo.

Przecież to wstawiał szklarz, a nie jakaś niewidzialna ręka. To była widoczna ręka szklarza, który miał pełne ręce roboty, bo wagony nieraz dewastowano. Co człowiek zbił, szklarz nie przeszedł obojętnie, brał się do roboty. A gdzie była rysa, to wymieniał szybkę.

Szklarz – tak potocznie się mówi o waźce. Ale waźka nie niszczy nawet powietrza. Posądzać ją o taki niecny uczynek byłoby opowiadać o żelaznym motyłu.

Dzięki szklarzom okna nie świeciły pustymi oczodołami. A jak jeszcze panie sprzątaczkę je przetarły, to lśniły i błyszcząły. Piszę to bez kitu, którym uszczelniano szyby.

Szkoła przyzakładowa przy warsztatach kolejowych w Piasecznie

Wieczorówka, bo do wieczora się uczono i odbywano praktyki. Ponieważ chodziłem do Zasadniczej Szkoły Elektronicznej w Zduńskiej Woli, więc z życzliwością patrzyłem na ten budynek, w którym to młodzi ludzie w drelichowych ubraniach i beretach z antenką

uczyl się zawodu. Nieraz, kiedy czekałem na pociąg, widziałem jak praca wre, aż huczały mury. Widziałem, jak uczniowie się ganiłi i stroili sobie żarciki. Ojciec opowiadał, że zaglądał do szkoły, żeby ich nauczyć obróbki skrawaniem. Ponieważ nie wykazywałem zbyt-niego zainteresowania zawodówką, więc mam ubogi zasób wiadomości o tej placówce. Poza tym w Piasecznie była inna szkoła zawodowa, która kształciła przyszłych ślusarzy, tokarzy, frezerów. Oczywiście, że jej absolwenci nie szykowali się do pracy w warsztatach kolejowych. Mieli ambicje, żeby zarabiać więcej niż na kolei. Czasy prosperity *ciuchci* minęły, więc szkoła przyzakładowa to było takie koło ratunkowe. Na niewiele się zdało, bo każdego dnia coraz głośniejsz mówiono o jej skasowaniu. W końcu wykrakano jej likwidację. Ostał budynek biały – niemy świadek czasów, o których staram się pisać z sentymentem, bo nie ma co dokładać ciężarów, gdy walą się fundamenty.

Szlaban

To bariera, która służyła do zamykania i otwierania przejazdu przez tory. Coś w rodzaju zapory. Takie urządzenie można było spotkać w Piasecznie lub Grójcu. Kiedy miał jechać pociąg, to opuszczano szlaban, żeby strzegł bezpieczeństwa. Lepiej chuchać na zimno, bo o wypadek nie było trudno. Szlaban był długi. Miał żelazne żeberka, które się rozciągały. Lubiłem przystanąć i patrzeć, jak zatrzymywały się samochody i motocykle. A *ciuchcia* dumnie sunęła i pogwizdywała, jak człowiek zadowolony. Szlabanem opiekował się dróżnik. Szlabany strzegły pociągów i pasażerów. Zapewne kierowcy, którzy mnie czytają, coś będą mruczeć pod nosem, ale... swoje wiem. Jestem za szlabanami, bo wypadki w Polsce na torach są tak częste, choć po 1989 roku, w ramach oszczędności w PKP, zamknięto budki dróżników, maszyniści jeżdżą bez pomocników. A jednak... dawniej dbano o kolej, przykładem może być samowarek relacji Warszawa Południowa – Nowe Miasto nad Pilicą.

Smarowacz

Nie wiem, czy tak nazywał się mężczyzna, zatrudniony do smarowania i konserwacji kół w parowozach i wagonach. Wiem, że często go spotykałem na większych stacjach taboru kolei wąskotorowej (Piaseczno, Grójec). Chodził z konewką pełną oleju, kubelkiem ze smarem i szmatami. Powlekał powierzchnię mechanizmów, młotkiem z długim trzonkiem opukiwał hamulce, pukał i stukał w koła. Oliwił i pucował mechanizmy. To on miał maść na wszelkie dolegliwości. Trzeba było nieraz dobrze pociąg wysmarować, żeby ruszył. To była ciężka i niewdzięczna praca; łatwo się było popłamić.

Słowem, wcierka.

Ś Śpiew

O tym, że w wagonach było gwarno, chyba nie muszę pisać. Rozmawiano, kopcono papierosy, spierano się, żartowano, a czasami śpiewano. Głównie na pomostach. Po wypłacie niejeden wracał do domu z urwaną piosenką na ustach. Żołnierze lubili sobie zaryzczyć pieśniczkę z podtekstem erotycznym. Kiedy wracano z zabawy (Piaseczno, Zalesie Górne, Prace Małe), to uczestnicy, żeby nieco ochłonać, wydzielali gardło, jakby im się ziemia pod stopami zatrzęsła i zapaliło niebo. Oczywiście, że upraszcam nieco całą sprawę, bo ze śpiewem to nie miało wiele wspólnego, ale wyciągam to na światło druku, żeby czasami ktoś sobie nie pomyślał, że w *ciuchci* była smuta. Dla mnie największą muzyką było słuchanie stukotu kół o szyny i podkłady. A kiedy na szybach pojawiały się dzwonuszki deszczu, patrzyłem, jak rozplywa się niepogoda. Gwizd pociągu, jaki wydobył się z trąbki sygnałowej, przypominał instrument dęty blaszany, pozbawiony wentyli (zaworów). Miał w sobie coś z niepokoju. Jak blues, ale to już inna pieśń.

Świadek Pierwszej (Spóźnionej) Komunii św.

Świadkiem mojej Pierwszej (Spóźnionej) Pierwszej Komunii Świętej była kolej wąskotorowa. Szerzej na ten temat piszę w opowiadaniu *Pierwsza Komunia*, „Odra. Miesięcznik” 1993, nr 3. W Boże Ciało, 10 czerwca 1993 roku, Polskie Radio, Program II emitowało *Otwarte niebo* – słuchowisko na motywach prozy z „Odry”, uzupełnionej o starochrześcijańską pieśń *O pszenicy*, syryjskiego poety Cyryllonasa (Qurillona), który żył w IV n.e. W jego spuściźnie zachowało się sześć pieśni: o najeździe Hunów, o nawróceniu Zachareusza, o umyciu nóg Apostołom, o pszenicy oraz dwie na temat paschy. W audycji wykorzystano przekład księdza Wojciecha Kani. Adaptacji dokonał i scenariusz całości przygotował, ursynowianin z ulicy Wiolinowej 5, Waław Tkaczuk (1942–2018), poeta-radiowiec.

Ciuchcia była także świadkiem innych wydarzeń: wyjazdów do szpitala/sanatorium, do lekarzy, a także powrotów do domu. Dzięki niej zrozumiałem wiele słów, np. dyskrecja, czy tajemnica, o których nie pisała nawet hamulcom.

Święta państwowe

Tak mówiono o święcie pracy 1 Maja i 22 Lipca. Za tymi uroczystościami kryła się propagandowa hucpa. Wąony przyozdabiano flagami (biało-czerwonymi i czerwonymi). W tym dniu było wolne od pracy. Rodzice nie wpadali w świąteczny nastrój. Wręcz przeciwnie! Tego *świętecznego* dnia krzątał się na działce. 1 Maja tata opróżniał wychodek, więc wokoło tak śmierdziało, że trzeba było trzymać się za nos. 22 Lipca też był zajęty robotę, pewnie też pachnącą inaczej.

Wyrosłem w tradycyjnej rodzinie, gdzie świętem była niedziela, Wielkanoc i Boże Narodzenie, Boże Ciało. W pobliskim PGR (Państwowe Gospodarstwo Rolne) Pawłowice próbowano nadszarpnąć tę tradycję, ale na niewiele to się zdało. Lud nie był ukaszony Heglem (1770–1831), Marxem (1818–1883), Engelsem (1820–1895), Leni-

nem (1870–1924) i innymi, więc zachował dystans – trzymał się tradycji.

Dzięki celebracji świeckiej, zrozumiałem, że *tam, gdzie wieją sztandary, rozum siedzi w trąbie*.

Świetlica

To – leksykalnie rzecz biorąc – *budynek lub pomieszczenie przeznaczone do spędzania czasu wolnego, rekreacji, rozwijania zainteresowań a także integracji lokalnych społeczności*. Były świetlice szkolne, wiejskie, środowiskowe, a nawet na dworcach PKP, np. w Piasecznie przy warsztatach kolejowych. Ojciec o tym opowiadał mimochodem. Z tego, co usłyszałem, w tym pomieszczeniu odbywały się zebrania załogi. Spotykano się z okazji różnych kolejarskich uroczystości. Zapewne musiały tam być stoły, krzesła, a na ścianach portrety ówczesnej władzy i godło z orłem bez korony. Nie sądzę, aby robotnicy chodzili wypożyczać książki czy lektorować gazety. Na taką ekstrawagancję mogli sobie pozwolić inni. Wspominam o świetlicy, żeby ktoś nie zaciemniał PRL-u.

T Tablice relacyjne

Na pociągach szerokotorowych zawieszano tablice relacyjne, na których była informacja o nr składu, relacji pociągu i stacjach pośrednich. Pierwsze wydruki wykonano metodą sitodruku, tj. naciągano sita na drewniane ramy i nakładano na nie światłoczułą emulsję z napisami nazw stacji. Mirosław Zawadka, z kolejowego studia poligraficznego PKP Intercity, wspominał: *Po półgodzinnym naświetlaniu całość splukiwano wodą, aby pozostał sam napis, który nakładano później na metalowe tablice. Poza tym, suszenie farby było długotrwałe, to również odpowiednich przygotowań wymagała specjalnie zamawiana klisza*.

Kiedy podpytywałem byłych pasażerów na ten temat, tylko Janusz Horst powiedział, że taka tablica była zaczepione do pierwszego wagonu za lokomotywą. Że to *pamięta na 100%*.

Targ

Pociągiem wąskotorowym jeżdżono na targ. Przypomnę, że w poniedziałek i piątek był jarmark w Tarczynie, we wtorek w Piasecznie, zaś w czwartek w Grójcu.

W poniedziałek i środę tata często pomagał swojej matce nieść pękate kosze na plac targowy w Piasecznie. Babcia Leokadia Olszewska (*primo voto* Szczepaniak) lubiła handlować, więc bez targu nie mogła żyć. Tata, jak przystało na kochającego syna, kiedy ją zobaczył w wagonie, to się przyklejał się do mamy. W Piasecznie pomagał jej taszczyć kłamotoy. Najpierw biegł do warsztatu, żeby zostawić teczkę, a potem szedł z rodzicielką do miasta. Czasami ludzie mówili matce o tym, jak to swojej mamusi usługuje jej małżonek. Matka słuchała i nie widziałem w jej oczach entuzjazmu. Zrozumiałem wtedy, co to znaczy syndrom teściowej.

W dni targowe w wagonach było pełno ludzi z kobiałkami, w których znaleźć można było jaja, kury, kokoszki, wędliny, osetki masła, sery, mleko, śmietanę... Piszę o tym z grubsza rzecz biorąc, bo nie mam w sobie żyłki handlowej. Odnotowuję, żeby niedoszli historycy wiedzieli, że *ciuchcia* była ważnym węzłem komunikacyjnym dzięki któremu rozkwitł targ w Piasecznie, Grójcu, oraz Warszawie. Dzięki targowaniu się, ludzie nauczyli się liczyć z każdym groszem.

Tabliczki metalowe

W pociągu można było znaleźć wiele takich metalowych tabliczek przykręconych do ławek, okien, drzwi. Na wszystkich były wersaliki. Przy oknach na samym dole przykręcono blaszki z wersalikiem: NIE WYCHYLAĆ SIĘ PRZEZ OKNA PODCZAS BIEGU POCIĄGU. Ten, kto wymyślił takie ostrzeżenie, zapewne kierował się tym, że nieraz pasażerowie, szczególnie latem, lubili otworzyć okno i wysunąć się, żeby wiatr ich twarz schłodził. Byli też i tacy, co wyciągali ręce, aby złapać gałązkę. Za tym napisem

kryło się też wiele nieszczęść. Poza tym na kilku ławeczkach było inne pouczenie: MIEJSCE DLA INWALIDY. Z tym pouczeniem mam wiele traumatycznych zdarzeń. Wiadomo było, że każdy chciał w pociągu znaleźć wolne miejsce, jakby się udawał w podróż dookoła świata. Najślabi nie mieli szans, kiedy w ruch szły nogi, biodra i łokcie. Zapewne takie zachowanie było powodem, że wydzielono dla chorych specjalny kącik, który zajmowali zdrowi obywatele. Ilekroć stałem na pomoście, tylekroć konduktor mnie pouczał, że jest w pociągu miejsce dla inwalidy. I to mnie strasznie wtedy bolało, bo słowo inwalida miało odcień niższości. Nieraz konduktor powtórnie mnie strofował: *dłaczego tak stoisz, przecież jest miejsce dla inwalidy?!* Nie zapominajmy, że w owych czasach na porządku dziennym było słowo – kaleka. Jeździłem *ciuchcią* najczęściej na pomostach, bo w wagonie nie było wolnych miejsc. Stałem o kulach w rogu wagonu, za drzwiami. Dopiero, kiedy z pociągu zwolniło się miejsce, wchodziłem do przedziału, żeby usiąść i odtajać ze zmęczenia. Podobnie rzecz się miała w pociągach szerokotorowych. Ile ja ludzi spotkałem na pomostach, którzy przychodzili i opowiadali, choć ich o to nie prosiłem.

Nie pamiętam innych pouczeń na metalowych tabliczkach, na których wygrawerowano albo wypisywano unaoczniania, bo czasy obfitowały w różne nakazy i zakazy, które nagminnie łamano. Tabliczki małe, prostokątne. Z dwoma łebkami śrubek. I co ważne, nikt ich nie próbował odkręcić, jak to robią posłowie Sejmu, kiedy kończy się ich kadencja.

Tabliczki metalowe z kolejki wąskotorowej – fiszki ostrzegawcze, którymi próbowano wbić do głowy zakazy. Ale z imperatywami jest tak, że człowiek je omija albo omiata wzrokiem. Podobnie rzecz się miała ze ściereczkami-makatkami, choć chyba brano je bardziej serio, bo brzmiały jak przysłowie. Oto przykład z kilimka, co wisiał w tzw. kąciku czystości: *Płacze i jęki, to Polaków wdzięki*

Tokarka ojca-emeryta

Przepraszam, że będę się powtarzał, i jeszcze raz wkręcę kawałek tekstu o tokarce, która była olbrzymia i głośniejsza niż bęben. Stała w kącie przy oknie z widokiem na tory. Ojciec mógł przez brudne szyby łypnąć sobie i popatrzeć. Jaki widział okrajek świata przez takie brudne szkiełko, nie muszę opisywać. To tak, jakby puszczać bańki z kałuży. O tokarkę dbał jak o buty. Pracował przy niej od poniedziałku do soboty. Konserwował i czyścił. Chuchał i dmuchał. Nikomu nie pozwolił, żeby na niej pracowali. Po prostu narzędzia pracy nie powinno się pożyczać za żadne sentymenty. Kilka razy proponowali ojcu nowoczesna tokarkę. Nie zgodził się. Odpowiadał, że na starej wszystko może wykonać. Kusili latami, a on nie uległ namowom. Oto znak przywiązania do przedmiotu martwego. W sobotę tokarkę po pracy pucował, czyścił, wymiatał wióry, oliwił mechanizmy, szmatą wycierał do połysku. Tak to trwało latami. Kiedy tatę zapytałem, czy tokarnia to jego powołanie, odpowiedział, że tego się nauczył i szybko przerwał dalsze pytania.

Kiedy odszedł na emeryturę, tokarnię odstawiono do kąta. Często, jak był w Piasecznie, do niej zaglądał. Mimochodem mówił, że coraz mniej tokarzy pracuje. Nadszedł czas, że jego służbową tokarkę wyniesiono do hali. Przykryto plandeką. Jeden z młodszych rzemieślników mówił, że *kiedy nie można czegoś wykonać na nowoczesnych tokarkach, to robimy to na tokarce Szczepaniaka...* Nie poinformowałem o tym ojca, żeby go pocieszyć. Ostatecznie tokarkę wywieziono na złom, ale o tym się nie dowiedział, bo zmarł.

Aha! Kiedy byłem młody, to proponowałem tacie, żeby odkupił tokarkę i wstawił do swojego warsztatu. Uśmiechnął się. I nic nie odpowiedział. Zrozumiałem wtedy, że tokarka była potrzebna do wykonywania zawodu. Do pracy. W domu miał inne zajęcia, które nie wymagały obróbki skrawaniem.

Ileokroć zdarzyło mi się przejeżdżać przez Piaseczno, to zerkałem w okno warsztatów kolejowych, gdzie pracował mój ojciec. W warsztatach wiatr hula. Niszczuje budynek. Rdzewieją szyny. Podupa-

da maleńka stacyjka. W warsztatach otworzono knajpę „Odjazd”. W miejscu, gdzie były tokarki, stoją stoliki nakryte obrusami i krzeselka. Innymi słowy, pełny wypas.

Tokarki

Już nie pamiętam, jaki był rozkład stanowisk w warsztatach kolejowych. Wiem, że przy samiułtkim szarym oknie z widokiem na tory pracował mój tata. Kiedy przejeżdżaliśmy z matką pociągiem, to ożywiła się i wskazywała palcem – *zobacz, tam stoi ojciec przy tokarni*. Patrzyłem i nie mogłem wypatrzeć zza brudnych szyb tatusia.

Tokarnia – jak wiadomo – to maszyna do obróbki skrawaniem powierzchni walcowatych. Zwana też obrabiarką. Tokarz to był (i jest) rzemieślnik wyspecjalizowany w obsłudze skrawarki. Należał do elity rzemieślników. Ta grupa zawodowa czuła presję i wyróżnienie. Tu byle kto nie mógł pracować. Przy takiej maszynie trzeba było dobrze główkować, żeby nie zepsuć materiału. (Co pocienkujesz, już nie pogrubasisz). Tokarze, podobnie jak rybacy, mówili o sukcesach, przemilczali porażki. Tokarka ojca była wielka i stara; pomalowana ciemno-zieloną farbą. Ojciec pracował przez sześć dni tygodnia. W sobotę, po robocie, czyścił maszynę, smarował, i nikt do niej nie dopuszczał. Kiedy chciano mu kupić nową tokarkę, mocno się wkurzył. O swoim narzędziu do pracy mówił, że jest tak dobre, że nie musi zmieniać, wystarczy, że będzie ją konserwował, czyli dbał. Był odpowiedzialny za jej utrzymanie. Nie liczył na serwisantów. Koledzy czasami stroili sobie żarty o jego starej maszynie. (Być może odpowiadał, że w czasie przeprawy przez rzekę wozem, nie zmienia się koni). Adwersarzy potrafił przywołać do porządku, kiedy trzeba było coś skomplikowanego obtoczyć. Na nowych tokarkach się tego nie dało, a na jego zawsze. Był tak przywiązany do tokarki, że kiedy moja siostra Czesława Bożena miała wybrać sobie zawód, zdecydował, że będzie tokarzem (sic!). I tak się stało. Moja siostra ma papier, że jest z wykształcenia toka-

rzem. Oczywiście, że nigdy nie pracowała przy obrabiarce metalu. Został jej dyplom jako świadectwo ojcowskiego feblika. Kilka razy stanąłem w Zasadniczej Szkole Zawodowej w Zduńskiej Woli przy tokarce. Radziłem sobie tak, że lepiej nie mówić, więc krótko napisać. Że pracowałem przy tzw. *reworwerówce*. Na tej małej tokarce toczyłem śruby z żelaza albo mosiądzu. Kiepsko mi ta praca wychodziła. Tak więc moja rodzina nie wydała godnych następców ojca tokarza. Siostra, brat i ja poszliśmy w innym kierunku. Może to i dobrze dla polskiego tokarstwa, że potoczyliśmy się daleko od urzędzenia, które toczy na okrągło i odrzuca wióry, gdzie popadnie.

Toromistrze

Nie wiem, czy brygadę (Zarzycki, Wrotek, *Rysio z Góry*, Zbruk) zaklasyfikowano na liście płac – toromistrze. Wiem, że tak na nich mówiono. Że pracują na torach i dbają o nasyp i mostki.

Z państwem Zarzyckich graniczyliśmy przez miedzę, a potem przez siatkę. Zarzycki miał dwóch synów (Tadka i Edka), których wszyscy się bali i 6 córek, które były ciche i prawie niewidoczne. Pani Aleksandra od wiosny do jesieni nosiła na plecach w płachcie pokrzywy dla świń albo trawę i koniczynę dla królików. Szła rowem i mocnym krokiem tratowała darni. To była kobieta, przy której jej małżonek wyglądał jak chucherko. Z panem Andrzejem, poza grzecznościowym dzień dobry, żdziebko rozmawiałem, choć krzątał się na działce. Kopał ziemię, podbierał miód pszczołom, lustrował swoją okazałą pasiekę. Widziałem, jak na skrótów wraca z roboty. Z torbą konduktorską na ramieniu. W stroju kolejarskim. Myślałem, że jest konduktorem, ale ojciec mnie w porę pouczył, że Zarzycki, Wrotek, Zbruk i Rysio pracują na torach. Wrotek miał pole naprzeciwko naszych okien, tuż przy nasypie torów. Był to wysoki, kościsty mężczyzna; w sposobie bycia mało przyjemny, taki spode łba. Bałem się jego. Starąłem nie przechodzić przez jego pole. Też był toromistrzem. Nosił ubranie kolejarskie i torbę konduktorską. *Pan Rysio z Góry* (Antosiewicz) i Zbruk nie mieli torby, za to ubierali się

w drelichowe ubranie, co mogło znaczyć, że są siłą fizyczną. O toromistrzach niewiele wiem. Dość późno się z nimi poznałem. Raz ich nakryłem, jak pracowali i sobie skracali czas pracy, pociągając ze smukłej szyjki butelki wino patykiem pisane. Na poboczu stał wózek i narzędzia pracy. Dłubali coś w szynach, dokręcali i ciszkciem w krzaczkach posilali się płynem, który nie gasił pragnienia, wręcz przeciwnie, wzmagał. Ekipa uwijała się z robotą, tylko Zarzycki i Wrotek siedzieli w cieniu krzaków i zerkali na załogę. Jedni pracowali w pocie czoła, zaś drugich cień namaszczał. Kiedy na to patrzyłem, to zrozumiałem, jak los potrafi sprawiedliwość dzielić między ludźmi. Nie mi oceniać ich pracę. Ważne, że dzięki takiemu fortelowi po robocie, Wrotek i Zarzycki mieli tyle siły, że oddawali to, co zaoszczędzili, pracy na działce. A Rysio i Zbruk ledwo, co wsiedli do wagonu, a zamykały im się oczy i spali tak twardo, że konduktorzy musieli ich szarpać, żeby nie przejechali. Zbruk czasami miał sporo kłopoty z wyjściem z wagonu. Ledwo, co się wygramolił na peron, na ławce dworcowej się rozkładał, jak na łóżku polowym. Leżał snem ujęty, jak szaro-czarna bela materiału, lub, inaczej, jak *abakan*.

Toromistrze, kto by o nich pamiętał? Byli i mało pasażerów obchodziło, że właśnie oni dbają o to, żeby *ciuchcia* mogła sunąć przez nizinę mazowiecką. Wiecznie byli w polu. Pracowali i musieli ciągle się śpieszyć, bo nie do pomyslenia była dłuższa przerwa w rozkładzie jazdy. Dbali o szyny i podkłady. Zapoceni, zaspani, oprócz ich pryncypałów, Zarzyckiego i Wrotka, co byli jak strażnicy bez broni. Pod daszkiem kolejarskiej czapki.

Torba konduktora

Z podziwem patrzyłem na tę wielką kieszeń konduktora. Czarna raportówka z grubej skóry; miała regulowany pasek na ramię. Można było w jej kieszonkach upchać wiele rzeczy i wyruszyć w podróż. A jak człowieka sen zmorzył, to nadawała się na poduszkę. Jak jasiek.

Tory

Były wyślizgane kołami pociągu. Szyny łączone blaszkami skręcanymi grubymi śrubami do drewnianych podkładów. Szyna ma główkę, szyję oraz stopę. Lubilem chodzić prześwietem torów, gdzie tkwiły kamyczki. Na poboczach nasypu rosło zielsko i krzewy (dzika róża, bez, tarnina). Tory były poskręcane i wykrzywione, bo trasę kolei wytyczono tak, że nie dało się pod linijkę. A przy stacji rozwidłały się na boczne odnogi, pokryte nalotem rdzy.

Z lotu ptaka wyglądały, jak drabina położono na ziemi. Dwa jej boczne ramiona stanowiły metalowe szyny, zaś podkłady pełniły rolę drewnianych szczebli. Po niej można było iść przed siebie, a nie do nieba uciekać przed piekłem i czyścem.

Towarowe pociągi (→ Przekrzyczeć pociąg)

Były długie i hałasowały. W naszym domu nieraz szyby chodziły, a kieliszki i szklanki skakały w kredensie. W wagonach wożono węgiel, produkty zbożowe albo nawozy sztuczne. Poza tym w cysternach przewożono opał dla samolotów w Nowym Mieście nad Pilicą. Pociągi towarowe rzadko się zatrzymywały. Pędziły i gwizdały tak na wszelki wypadek. Na końcu składu znajdował się wagonik, w którym siedział kierownik pociągu. Na dachu wagonu zawieszano dwie lampy, które nocą robiły wrażenie. Nieraz liczyłem wagony. Dzisiaj nie mogę sobie przypomnieć, ile ich było podczepionych pod jedną lokomotywę parową.

Ubikacja (→ Eufemizmy)

Niby to wstydlivy temat, ale nie do końca, bo człowiek musi iść do WC oraz umrzeć. W pociągu była zawsze zaniedbana, wymazana różnymi napisami, cuchnąca, bez wody i mydła, a nawet papieru. Nie było mowy, żeby spuścić to, co wydalono; trochę było lepiej w pociągach szerokotorowych, choć nie do końca. Stacyjne ubikacje były czystsze, bo je wietrzono i dbano, żeby nie zatęchły.

U

Stanisław Ignacy Witkiewicz (1885–1939) w wierszyku *Krytyka stosunków klozetowych na Antołówce w „wolnym” wierszu wyrażona* wspomina, że w tym miejscu *zawsze zalany jest sedes, / Jakby na nim siedziała tylko co nie jakaś kasztelanka Dolores lub Mercedes, / Lecz jakaś usposobiona wprost sikawka – / A niech to porośnie psia – trawka!*

Zapewne ktoś będzie kręcił nosem, bo tyle piszę o miejscu skąd *zajeżdżało* brzydkim zapachem. Nie mogło być inaczej, skoro kichano na mokro z drugiej strony na muszlę i deskę sedesową. W tej *świątyni dumania* powinno się zawiesić ramkę z wierszem Stanisława Ignacego Witkiewicza pt. *Do przyjaciół gówniarzy*. Bo to *symbol, jak szczyt ohydy, / Jako jakiś Paramount najgorszej małomiasteczkowej brzydy*. I nie ma co się obrażać, że Witkacy pisał prawdę, a nie g... prawdę, *Gdy człowiek gębą sra, / A tyłkiem podpatruje obroty gwiazd i mgławic dalekie spirale, / Gdy mu muzyczka skądś gra, (...) W każdym razie to jest wszystko bardzo fe. / A do tego napisane nie krwią, a gównem, bardzo źle. / Ja nie chcę tego, nie, nie, nie!*

Niewielu potrafiło pisać inaczej o sanitariacie, jak François Villon (1431–1463), poeta francuski, który prowadził burzliwe i awanturnicze życie, należał do złodziejskich szajek, swędziały go ręce do burd oraz pisania, cieszył się nie najlepszą reputacją. Pozostawił tom *Wielki Testament* (przekład na język polski Tadeusz Boy-Żeleński). Oto próbka: (...) */ Gdyby nie to, iż ot, na stołku / Siedzę, pierdnąłbych dla uczczenia / Tey braci: ulżyi se, wesółku!... / U wszystkich pytam przebaczenia. (Ballada, w której Wilon pyta u wszystkich przebaczenia)*.

Olgierd Budrewicz (1923–2011), dziennikarz, reportażysta, podróżnik, napisał w tekście pt. *Graffiti poezja od siedmiu boleści: Kiedyś mówiło się o «poecie, który pisze w klozecie», co raczej nie było komplementem*.

W książce *Olgierda Budrewicza Słownik warszawski. Historia, ludzie, fakty, kultura, legendy, obyczaje*, Wydawnictwo BOSZ, Olsztyn 2011 w spisie treści jest nota *Kolejki wąskotorowe poezja liryczna*.

Ukradł kilometr torów

Pod takim tytułem w *Kronice policyjnej* ukazała się informacja: *W nocy z wtorku na środę (13/14 czerwca) w miejscowość Pawłowice „odwiedził” mężczyzna poruszający się samochodem dostawczym, który zatrzymał się przy torach kolejki wąskotorowej. Wyposażony w odpowiedni zestaw narzędzi – w tym palnik – zdemontował ok. kilometra torów, które zapakował do samochodu. Kto wie, ile kilometrów udało by się mu jeszcze rozebrać, gdyby nie jeden z mieszkańców, który przez ciągle błyski (palnik) nie mógł zasnąć. Mężczyzna o niepokojących go „zjawiskach” poinformował policję. To dzięki niemu funkcjonariusze zatrzymali na gorącym uczynku 26-letniego bezrobotnego – mieszkańca Białobrzeg Radomskich („Kurier Południowy. Gazeta bezpłatna” 2006, nr 23).*

Oczywiście, że nie jest to pierwszy przypadek, że ktoś kradnie tory. Co jakiś czas siostra informuje mnie telefonicznie, że znowu ktoś coś zakosił z *ciuchci*. Nie ma gospodarza, więc nie dziwię się, że płot rozbierają. Złodzieja złapano, ale... to niewielka pociecha. Wątpię, żeby ktoś naprawił szkodę, jaką po sobie zostawił. No bo kogo tak naprawdę obchodzi kolejka grójecka?

Umyć się

Nieraz marzyłem, żeby umyć ręce w wagonie. Kłopot był w tym, że rzadko była woda w małym kibelku (→ **Ubikacja**). Podobnie rzecz się miała z papierem. Tak więc do toaletki nie zaglądałem. Dopiero, gdy dojeżdżałem do Piaseczna, to po długich poszukiwaniach odnajdowałem kurek z zimną wodą i myłem ręce, przy okazji spryskiwałem twarz. Kiedy zacząłem narzekać na brak wody, tata spojrzał koso i powiedział – *czym ty się ubrudziłeś, że musisz się myć? Przecież jechałeś, a nie pracowałeś?* Woda nas leciutko zamąciła, więc do tego tematu potem nigdy nie powracaliśmy. Już. Okazuje się, że higiena i polityka mogą ludzi poróżnić, jak brud, co wyszedł na jaw.

Urywanie się z pracy

Któż z nas nie marzy o tym, żeby urwać się choć na chwilę z pracy. Wyjść na zewnątrz i zapomnieć o robocie. W Piasecznie nie-raz widziało się na ulicy pracowników PKP. Mój ojciec na przykład robił podstawowe zakupy do domu (chleb, wędliny, gazety itd.). Szedł arterią miasta z pełną torbą sprawunków. W stroju roboczym. Jak smutny proletariusz. Jego koledzy wyglądali jeszcze smutniej. I kiedy patrzyłem na niego, to myślałem w cichości, że nigdy nie chciałbym pracować w pocie czoła.

Ilekoć zakładałem białą koszulę i zawiązywałem krawat, o nim myślałem, bo w takim stroju, w jakim chodziłem do biura, tata ubierał się li tylko z okazji święta. A dla mnie taki przyodziewek to powszedniość.

Czasy się zmieniły, a ludzie jak urywali się z pracy, tak się urywają. Tak jest na całym świecie, że robią sobie przerwę i nie patrzą, że ich ktoś na tym przyłapie.

Uwaga na przejazd

Znak ostrzegawczy z logo pociągu. Stawiany zazwyczaj gdzieś w krzakach, więc to położenie było komentarzem, jak traktowano różne ostrzeżenia. Uprawiano grójeckie luzactwo. A przecież to była ważna informacja: w żółtym trójkącie wpisana lokomotywa parowa. To znaczyło, że po drodze jest przejazd kolejowy bez zapór. Symbol graficzny ostrzegał, że czeka przejazd kolejowy niewyposażony w zapory, ani półzapory. Pod żadnym pozorem nie wchodzić na tory, gdy zapory są opuszczone, nawet wtedy, gdy nie widać jeszcze nadjeżdżającego pociągu. Sprawdź, żeby się upewnić.

A kiedy w żółtym trójkącie wpisany był płot, znaczyło, że natrafimy na przejazd kolejowy z zaporami. Ale takiego symbolu nie spotkałem.

W Kopaniu był znak ostrzegawczy przy siatce działki Henryki i Henryka Horstów. Oczywiście, że ignorowano ten symbol, choć

nigdy nie było wiadomo, kiedy pociąg wynurzy się zza krzaków. Kolejowe logo przymocowano do betonowego słupka, po drugiej stronie drewnianego krzyża.

V jak victoria

V

Czyli zwycięstwo (→ Po raz ostatni do Góry Kalwarii). O tym wspominam przy okazji relacji konduktora, jak ludzie stali i czekali w polu, gdzie wiatr gwizdał i świstał, i poniewierał w niepogodę.

Z V (z palca wskazującego i palca środkowego) została figa (palec wskazujący wpadł na kciuk). Sukces parciany, mówiąc ogólnie – porażka. Wydanie polskie z wkładem obcym.

Wagon pocztowy

W

Doczepiony do lokomotywy. Ze skrzynką pocztową na listy. Kilka razy wrzucałem do niego listy, które docierały do adresatów. W nim przewożono paczki zaplątane w sieci sznurka. Nie byłem w takim wagonie, więc mój ogłód jest li tylko z zewnątrz. Dla mnie to była poczta na kółkach.

Wagon przeciwpożarowy

Do końca nie jestem pewien, czy tak się nazywał i na dobrą sprawę nie mam, gdzie sprawdzić. Zwał się jak zwał, ważne że wagon stał na boczniczy na stacji Piaseczno Miasto. Był pomalowany czerwoną olejną farbą. Widziałem drabinę, bosak i cysternę z wodą. Odstawiony na boczny tor, tak na wszelki wypadek. Nigdy do głowy nie przychodziła mi myśl, że wagon *ciuchci* może się zapalić. Nie wiem, dlaczego nie dopuszczałem do tak skrajnej niebezpiecznej sytuacji. Być może były w tym irracjonalne przesłanki. Wyobraźmy sobie czerwony kur w wagonie i akcję ratowniczą. Zanim by dojechano, aby ugasić, to upłynęłoby tyle czasu, że ogień wylizałby wszystko, co drewniane lub ze sklejki. Nie widziałem strażaków ko-

lejowych w akcji. Kiedy siedziałem na peronie, to patrzyłem na ten samotny wagon, który stał pod dachem nieba obok płotu. Jak bezrobotny, choć w tamtych czasach takiego wyrazu nie używano. Podobnie rzecz się miała z wagonem przeciwpożarowym.

Wandalizm (→ Ciuchcia)

Być może o tym nie powinienem pisać, ale nie sposób przemilczeć tego, że zawsze są ludzie, którzy bezmyślnie coś lub kogoś niszczą. *Ciuchcie* też nie oszczędzano. Świadkiem wagony porysowane, pocięte siedzenia, pomazane pomieszczenie WC, zdarta farba ze ścian, wybite szybki w poczekalni, urwane klamki, ślady po kopnięciu butem itp., itd. Nie było to może aż w takim nasileniu, jakie można spotkać w Polsce w XXI wieku, ale... niszczyciele byli nieco łagodniejsi. W każdym bądź razie ucierpiał niejeden wagon, który potem trafiał, gdzie kanał warsztatów pojazdów szynowych (dzisiaj mawia się kanały serwisowe). Rzemieślnicy doprowadzali wagon kolejowy do takiego stanu, że mógł sunąć po szynach wąskotorowych. To znaczyło, że wszystkich obowiązuje prawo, z którym powinna się liczyć łobuzerka.

Warsztaty kolejowe

Zawsze kręcili się różni ludzie przy warsztatach, bo w życiu coś się psuje, więc trzeba naprawić. Kiedy byliśmy z matką w Piasecznie, to szliśmy odwiedzić ojca. Trochę się z tymi wizytami ociążałem, bo nie mam smykałki do techniki. Szedłem, bo nie miałem innego wyjścia. Stałem w hali, w której panował huk. Ludzie nie mówili do siebie, tylko krzyczeli. Pracownicy byli ubrani w drelichowe ubrania. Mieli berety albo czapki z daszkiem wyszlizganym na głowach. I byli umorusani smarem. Jak na nich patrzyłem, to czułem, że pot mnie zalewa. Robiłem wszystko, żeby taki los mnie nie spotkał. Zapewne futuryści czuli się dobrze w takich miejscach, choć do końca im nie wierzę. To nie moja śruba i szajba, i nakrętka. Z kluczem.

Dużo jest przesady w ich manifeście, tj. gloryfikacji miasta, masy, maszyny.

Warsztaty kolejowe to nie był mój rewir. Bywałem w nich na życzenie matki, która nie lubiła, jak się ktoś sprzeciwiał. Dziwne, że nigdy mnie tata nie prosił, żebym go odwiedził. To może świadczyć o tym, że od młodych lat się na mnie poznał. Że jabłko daleko poturlało się od jabłoni.

Warsztaty kolejowe były duże, choć – jak się dowiedziałem po latach – pod ich dachem stało 16 obrabiarek do metalu i 6 maszyn do obróbki drewna i palenisko kowala. Porównując dzisiejsze hale produkcyjne – pikuś. Oto kolejny dowód, że dzieciństwo jest jak szkło powiększające.

Warszawa

Marzenie podszyte niepokojem, żeby pojechać do stolicy Polski. Konkretnie do Warszawy Południowej, gdzie kończyły się szyny *ciuchci* wąskotorowej. Ludzie na wsi tęsknią za miastem. Wystarczyło, że pojawili się na stacji, a już wzdychali za domem. Za podwórkiem, studnią, drzewami, psem. Nieraz ojciec puszczał płyty z nagraniami piosenek o metropolii. Nasłuchałem się tego, więc pamiętam ulotne fragmenty, które znalazły się z zbiorze słów skrzydlatych: *Jak przygoda, to tylko / w Warszawie* (słowa Ludwik Starski, muzyka Tadeusz Sygietyński), *Warszawa da się lubić, / Warszawa da się lubić, / tu szczęście można znaleźć / tutaj szczęście można zgubić*. Były też pieśni knajackie, jak *Nie ma cwaniaka nad warszawiaka* (słowa i muzyka Albert Harris, 1946). Jeszcze w uszach mi porbrzmiewa piosenka Mieczysława Fogga *Warszawo, kochana Warszawo! / Tyś treścią mych marzeń, mych słów* (*Piosenka o mojej Warszawie*). Nieraz wysiadałem na Dworcu Południowym i nie miałem zapędów na syreni gród. Marzyłem, żeby mieszkać w okolicy *Kwitnącej Jabłoni* – tam, gdzie zawiązano mój pępek. Warszawa nie robiła wrażenia, choć była wielka, przestrzenna, szybka, złudna i taka zimna, choć to tygiel Polski.

Ojciec lubił w sobotę po pracy puszczać płyty z piosenkami o tym mieście z fasonem i bajerem. Nawet dostał propozycję, żeby zamieszkać i pracować na Okęciu, ale... matka powiedziała *bast!* Że w razie wojny bezpieczniej jest na wsi. Pamiętała o powstaniu warszawskim, o tym, jak stolica została zburzona podczas 2. wojny światowej. Moi rodzice jeździli do Warszawy tylko, żeby zrobić większe zakupy, i powracali *ciuchcią* do domu. A kiedy zdejmowali buty, to wzdychali – *nie ma to jak na wsi!*

Warszawskie Koleje Dojazdowe

O tym, że takie były, przypomina w swoich publikacjach książkowych Bogdan Pokropiński. Myślałem, że *ciuchcia* pójdzie w zapomnienie i nikt o niej nie napisze mini monografii, a jednak... ocalono od zapomnienia. Z mojej biblioteki wystaje grzbiet jego książek, m.in.: *Kolej grójecka. Warszawskie Koleje Dojazdowe* (Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2002, ss. 160). To tytuł cyklu składającego się z trzech druków zwartych: *Kolej wilanowska, Kolej grójecka, Kolej jabłonowska*. Studium wzbudza podziw, bo autor odbył wiele kwerend, żeby wydobyć materiały, o których nawet nie pamięta najstarszy kolejarz *ciuchci*. Drzewiej się mawiało, że to kopalnia wiedzy. Ponieważ rzecz dotyczy kolejki wąskotorowej, więc bezpieczniejsze będzie, kiedy napiszę, że z przyjemnością przeczytałem i korzystałem z jego wiedzy podczas pisania alfabetu. Mogę też dodać, że bez tej książki byłbym uboższy, choć nie mam przecież biednych wspomnień. W spisie treści znaleźć można rys historyczny kolei wąskotorowej relacji Warszawa Południowa – Nowe Miasto nad Pilicą. Od jej powstania do upadku. A poza tym mnóstwo szczegółów o parowozach, wagonach osobowych, towarowych. O trakcji spalinowej, a nawet katastrofach. Ikonografię stanowią czarno-białe zdjęcia i rysunki techniczne oraz tabelaryczne zestawienia wykazów pasażerskich i dane techniczne o taborze kolejowym. Nie zabrakło bibliografii, tak na wszelki wypadek, bo nigdy nie wiadomo, czy późny wnuk nie poszerzy tego, co autor

z takim pietyzmem zebrał, skomentował i uporządkował. Opisał z grubsza kolej wąskotorową tak, jak należy. Stworzył przewodnik od A do Z. Trochę przydałoby się książce więcej ożywienia, a nie tylko serio, ale... to wcale nie jest zarzut, tylko drobny szczegół, co ułatwia czytanie.

Gdyby mój ojciec doczekał tej książki, to przeczytałby ją *od deski do deski* i rozszyfrował rysunki techniczne, a może by nawet coś naniósł, bo znał numery parowozów, lokomotyw spalinowych oraz wagonów na pamięć. Nieraz, kiedy przejeżdżał pociąg to wypowiedział jakieś tajemnicze dla mnie znaki i liczby. I był zdziwiony, że nie staram się zapamiętać numerów. A jeżeli chodzi o rysunki techniczne, to potrafił je tak czytać, jak mało kto (→ **Rysunek techniczny**). Nie mam pewności, czy doczytałby tekst, bo raczej nad słowem pisanym za długo nie mógł się skupić; nieraz widziałem jak odpadał od popołudniówki „Express Wieczorny”. W każdym bądź razie, *Kolej grójecką* przeczytałem i z podziwem o niej piszę, nie przez grzeczność, bo to za łatwe i chyba nie na miejscu.

Wczasowicze

Mawiali o nich letnicy. Czyli nietutejsi. W sezonie wiosenno-jesiennym można było spotkać tłum wczasowiczów. Ludzie ze wsi trochę im zazdrościli, że mogą sobie pozwolić na wypoczynek, a nie tylko zakasywanie rękawów – tyranie od jutrzni do wieczora. Najczęściej przyjeżdżali z Warszawy do Zalesia, Gołkowa, Szczak-Złotokłosu, Tarczyna, Grójca, Mogielnicy, a nawet do Nowego Miasta. Pamiętam przybyszów z Pawłowic, co mieli drewniany domek za lasem oraz pewną starszą panią, co się wybudował po naszej stronie i przyjeżdżała z synem Tońkiem. Chodzili po działce i coś tam dłubali. W ich murowanym domu nie było elektryczności. Nie pracowali jak większość, tylko oddawali się błogości wywczasów. Za to do mojej ciotki Celiny Tomeckiej z Lasu Lesznowskiego przyjeżdżała pani Wanda, siostra jej męża, Tadeusza, która w sezonie pichciła przetwory: powidła, dzemy, oraz wyciskała soki i pasteryzo-

wała. Była to osoba nadzwyczaj zaradna. Matka mówiła, że to są panie, które nie chodzą po słońcu. Wyczuwałem, że im zazdrościła. Ojciec nigdy się o nich nie wypowiadał – jak przyjechały, to kiedyś wyjadą.

Zamiejscowi meldowali się z kosztami i w wagonach byli bardzo poruszeni. I kiedy wysiadali na stacji, to markotnieli. Nie udało mi się z nimi porozmawiać. Tak więc znam ich tylko z obserwacji. I to być może jest powodem, że o nich mało wiem. Na pewno ich działki wyróżniały się tym, że były ogrodzone siatką. W przeciwieństwie do naszych, pociętych miedzami.

Kiedy zbliżał się niedzielny zmierzch, goście się pakowali. Szli na stację wolnym krokiem; dźwigali kosze z owocami, przykryte kwiatami ściętymi z ogródka. Wracali *ciuchcią* do Warszawy. Zachowywali się tak, jak ludzie zadowoleni, którzy niekoniecznie przeżywają czas.

Dawniej dłuższy pobyt na wsi dla odpoczynku zwano *wilegiatura*, lub, inaczej, *wiledziatura*. Mówiąc po polsku – urlop na wsi, dłuższy wypoczynek spędzany latem w środowisku wiejskim. Mówi się tak również na samo miejsce takiego wypoczynku i na domek letniskowy na wsi. To słowo zapożyczyliśmy z języka włoskiego, w którym *villeggiatura* oznacza letnią posiadłość wiejską (od *villeggiare*, tj. przebywać w domu na wsi). W tym wyrazie można usłyszeć przesłanie Horacego (65 p.n.e.–8 p.n.e.): *Szczęśliwy, kto z dala od kłopotów (...) uprawia własnymi wołami ojcowską rolę* (*Epody*, 41–30 p.n.e.). Po łacinie brzmi to dostojnie: *Beatus ille qui procul negotiis (...) paterna rura bobus exercet suis*. Horacy dodawał otuchy, pisząc – *Ośmiel się być mądrym*.

Dzisiaj fachowo się mawia na zbiorowy wypoczynek, że to *agroturystyka*. W tej liczbie mnogiej nie ma polotu; wsiąka w *my* liczba pojedyncza (*ja*). A może za dużo wymagam jak na wieś od miasta?

Według pociągów

Można było nakręcać zegary, czego nie da się powiedzieć o pociągach z szerokich torów. *Ciuchcia* wszystkich zabrała z peronów – była jak z gumy. Z tym nakręcaniem zegarka, to nie przesada, pod warunkiem, że znało się rozkład jazdy pociągów wąskotorowych.

Wejść do wagonu

Sporo trzeba było mieć siły, żeby wdrapać się na schody do wagonu, które były z drewna albo z metalowej pajęczyny w kratkę. Stopnie były kilkanaście centymetrów nad ziemią i wystawały jak ząb trzonowy. Dwa schodki po obu stronach wagonu, w motorku też para. Ciężko było mi się wgramolić, ale w tamtych latach miałem taki zapas sił, że chodziłem na rękach i ponad 20 razy wyciskałem się na drążku. Dzisiaj, kiedy przychodzi mi odkręcić nakrętkę od butelki na wodę, proszę o pomoc żonę *Graszkę*. Wchodziłem na próg i jednym szańnięciem otwierałem drzwi do wagonu. Nie do wiary! Schody do wagonu, nieraz się na nie wspinałem. Zimą były oblepione lodem i śniegiem. Wiecznie zabrudzone jak wycieraczka; wystawały z wagonu, więc w czasie jazdy ścinały zielsko rosnące na poboczach toru. Zrąbywały łodygi i obcinały krzewuszki, pozostawiając pokot zwieńczonych roślin.

Schodami można było wejść do wagonu, a także wyskoczyć na peron, kiedy pociąg hamował. Oczywiście, że nie pochwalam takiej brawury.

Węgiel

Ten czarny skarb był porozrzucany na nasypach. Ludzie zbierali kawałki. Najczęściej pod osłoną nocy. Nie zapominajmy o tym, że czasy, które wspominam, stały na węglu. Był na opał. Górnicy musieli fedrować tak, żeby ludziom tego kruszcu nie zabrakło w komórce. Żeby w kuchni ogień nie zagaśł. Był drogi, jak rarytas. I nikt zapewne nie zadawał sobie pytania, z jakim to wysiłkiem wydoby-

wano ten czarny kamień z epoki karbonu. Ile czyhało na górników niebezpieczeństw? Nie mówiono o tąpnięciach, ukrywano wszelkie katastrofy; zawyżano statystyki jego wydobywania. Górników przedstawiono jako ludzi odważnych, których nie poraża strach. Oczywiście, że to była nieprawda. Niejeden górmistrz mówił o cykorze, ale cenzura tego nie puszczała, żeby nie pokruszyć etosu pracy pod ziemią.

A co gadał ten, co musiał zjechać w dół?

Stoja w szoli [winda] i się baja. Widza stu chopów, to łykam ślina i ida.

Jakim trzeba być odważnym i dzielnym, żeby tak powiedzieć, bez osłonek kłamstwa.

Węzeł kolejowy

Leksykalnie rzecz biorąc *węzeł* to zaciągnięta pętla, splot powstały skutkiem zawiązywania sznura, liny itp.; supeł. Chciałbym rozwiązać pewien węzeł kolejowy. To nie jest węzeł gordyjski, w którym zawiłą sprawę można rozstrzygnąć w bezwzględny sposób – przeciąć i niech spada jak włos.

Węzeł kolejowy to inaczej «główna stacja, na której zbiega się kilka linii kolejowych, połączonych łącznicami». W przypadku *ciuchci* to Piaseczno Miasto, Piaseczno Towarowa, gdzie odbywał się przeładunek z szerokich pociągów na wąskotorowe.

W Piasecznie krzyżowały się ważne arterie, szlaki komunikacyjne (PKP, PKS), a także odbywał się przeładunek towarów oraz ruch pasażerski.

Troszeczkę się z tym odcinkiem zapętlonym ociągałem, bo trzeba się natrudzić, żeby rozplątać.

Otóż znalazłem na mapie nieścisłości, które mijają się z prawdą.

Węzeł tarczyński tak nazwano obiekty stacyjne Tarczyn Wąs. A przecież to jest miejscowość Ruda, z której do Tarczyna jest około 3 km.

Za Tarczynem był kolejny przystanek Pawłowice Kopana. Budynek znajdował się w miejscowości Stefanówka, która graniczy, na rzut beretem z Pawłowicami, oraz z Kopaną przez szosę (obecnie ul. Pawłowicka).

A za Grójcem jest dawna wąskotorowa stacja kolejowa Mogielnica, na trasie Grójeckiej Kolei Dojazdowej, położona na terenie wsi Górki-Izabelin, ok. 5 km od Mogielnicy. Takie umiejscowienie stacji wynikało z wąskiej zabudowy centrum Mogielnicy podczas budowy linii kolejowej oraz z uwagi na położenie Mogielnicy w głębokiej dolinie Mogielanki.

Krótko i węzłowato to wykładam, bo jak pisał mój krajan, szlachetka z Grójca, ks. Piotr Skarga (1536–1612), bo *Co jest zbyt węzłowate a nie każdemu ku wyrozumieniu łatwe*.

Widok zza okna

Mój dom dzieciństwa był w Kopanie w tzw. okolicach *Kwitnącej Jabłoni*. Przez nasze strony przejeżdżała kolej wąskotorowa o prześwicie szyn 1000 mm, którą skasowano po 1989 roku. Była solidna stacja z mansardami. Może nie taka, jak w tekście Agnieszki Osieckiej *Ballada o dziewczynie, co piła gorące mleko: Są małe stacje wielkich kolei, / Nieznane jak obce imiona, / Małe stacje wielkich kolei, / Jakiś napis lampa zielona (...)*.

Ciuchcia tyle lat służyła, póki ją nie dopadli solidarni chłopcy, którzy myśleli o jednym, jak zdemontować PRL i zrobić spięcie? jak rozebrać zakłady pracy, żeby zwiększyć bezrobocie? jak to, co się sprawdziło, spieprzyć.

Kolejka była obiektem żartów, na przykład obowiązywał w niej *zakaz zbierania grzybów podczas jazdy*.

O grójeckim ekspresie, co wyglądał jak czajnik na szynach, krążyła anegdota (→ **Baba z koszykami**).

Panie konduktorze, czy ten pociąg nie mógłby jechać szybciej? – pyta pasażer.

Jak się panu bardzo śpieszy, to niech pan idzie piechotą – odpowiada konduktor.

No aż tak bardzo, to ja się już nie spieszę – dodaje pasażer.

Wieże ciśnień

To właśnie przy wieży ciśnień parowozy gasiły pragnienie. Taką basztę można było spotkać na Dworcu Warszawa-Południowa, Piaseczno, Tarczyn, Grójec, Mogielnica, Nowe Miasto. Widziałem, ale nigdy ich nie lustrowałem. Widziałem, jak podjeżdżały lokomotywy parowe, do których doczepiano szlauchy, jak do hydrantu. Parowozy piły wodę pełnym strumieniem i sapały. Wieża ciśnień z cegły. Otynkowana i pomalowana na biało – falliczna budowla. Kiedy pojawiły się spalinowe pociągi, wieża ciśnień pozostała jak pamiątka – wielki niepotrzebny prezent z innego wieku. Nikt nie miał pomysłu, co z nią zrobić. Podobnie rzecz ma się ze studnią, której się nie zakopuje, bo nigdy nie wiadomo, czy się jeszcze nie przyda. Żeby H₂O pragnienie ugasić.

Winogrona

Tak mówiono na warszawskie tramwaje oblepione ludźmi jak ramka z miodem. Nazwa może i trafna, choć nie do końca, ale słodko brzmi. Oczywiście, że zdarzał się podobny widoczek pociągu wąskotorowego. W czasie 2. wojny światowej podróżowano na dachach albo w doczepianym wagonie towarowych, który służył do przewożenia zwierząt i towarów (drewno, węgiel, cement, wapno, żwir, piasek).

Nieraz był pełen wagon ludzi na pomostach, oraz na stopniach. Kiedy na to patrzyłem, to drżałem, bo się bałem, że ktoś wpadnie pod koła. Na szczęście, nie doszło do nieszczęść. Dla mnie to był dowód przewagi hormonów nad logicznym myśleniem. Życie ludzkie jest za krótkie, żeby nim tak szastać.

Wsi spokojna, wsi wesola...

Gdybym był odważniejszy to być może bym tak powiedział o miejscowościach, które miały pociąg wąskotorowy. Wystarczy, że Franciszek Dionizy Kniaźnin (1750–1807) rozpisał jak z nut: *Śpiewać ciebie kto wydoła? / Kto użytków, kto twej pracy / Czuje rozkosz? my, wieśniacy (Pieśń wiejska)*. *Wieśniacy* ani myśleli śpiewać o rozkoszy pracy na polach. Zespół z Prac Małych miał w repertuarze inne piosenki (*Głos z ojca na syna*. Z Janem Zakrzewskim, tenorem, byłym wokalistą zespołu „*Wieśniacy*” z Prac Małych pod Tarczynem, rozmawiał Czesław Mirosław Szczepaniak, „*Wiadomości Tarczyńskie. Kwartalnik regionalny*” 2019, nr 3).

Kiedy pociąg przejeżdżał, to podnosili głowę, żeby mimochodem spojrzeć na pociąg i jak wysoko jest słońce (*Zachodźże, słoneczko*). I pewnie marzyli, żeby dzień nachylił się ku nocy. Wieś była po stronie kultury chłopskiej (agrarnej), którą zrozumieć można przypowieścią biblijną. Cuda techniki (kolej, samolot, samochód) jej nie zajmowały, do czasu. Podobnie jak ptaki nie zazdrościły, kiedy na niebie pojawił się głośny, jak trąba helikopter. Zadzierano głowę i dziwowano się. W pociągu mieszkańcy wsi trzymali się blisko swoich, jakby się bali zgubić podczas podróży.

Z tym spokojem wsi poeta przesadził, ale bez (lekkiej) przesady nie ma sztuki, i w ogóle. Czasami trzeba nakłamać, żeby prawdzie dodać trochę ciężarów.

Wzmianka o ciuchci

Nieraz o ciuchci pisałem. Najczęściej przy radosnych okazjach. Oto przykład z pisma o ogólnopolskim zasięgu: *1500 NUMERÓW „TYGODNIKA KULTURALNEGO”!* *Ha! Nie byłbym Szczepaniakiem, gdybym nie syknął przy okazji kilka garści słów. Czyli OKO (licznościowy) felieton. Lubię jubileusze. Jubilowałbym, gdyby to ode mnie zależało, cały czas. Właśnie na tę okoliczność zamówiłem (wg własnego projektu!) specjalna winietę u p. Jerzego Rozwadowskiego, zaś R. Dąb-*

rowski wypacykował „publigrafikę”. Teraz na mnie pora. A więc cytuję siebie sprzed lat: Z „Tygodnikiem kulturalnym” współpracuję od lat siedemdziesiątych. Po raz pierwszy pojawiłem się, i to od razu na „odwrotnej stronie”, w numerze sygnowanym datą 12.III.1972 r. W nagłówku CZYTELNICZY O „TK” wydrukowano wersalikiem: „WIĘCEJ ODWAGI...”. Niżej, na samiutkim dole, *petitem* dokończono całe zdanie. Byłem wtedy uczniem Zasadniczej Szkoły Elektronicznej w Zduńskiej Woli. Wróżono mi karierę rzemieślnika. No cóż! Zawiodłem i wywiodłem niejednego w pole. Szkółkę, co prawda, ukończyłem, nawet nagrodę książkową otrzymałem, ale... prądu i elektroniki nie tykam się od tamtego czasu. Właśnie wtedy, na długiej przerwie, zaczytywałem się w bibliotece i czytałem „Kulturę”, „Tygodnik Kulturalny”. Resztę pod ławką na nudnych lekcjach. Właśnie w mieście nad Pichną (dopływ rzeki Pisi) zacząłem naganiać sobie wiersze. Gdy tylko wróciłem na wakacje do rodzinnej Kopany, w środę mój ojciec kupował mi w Piasecznie „Tygodnik Kulturalny”. Wrzucałem gazetę do chlebaka i... wychodziłem do Górnego Dołu. Było to wówczas moje ukochane miejsce. Nie opodal łąk, sadów, za plecami lasów mieszanych. Stamtąd było widać całą naszą wieś jak na głębokim talerzu. Była po kolanach w sadach. Wyzłacana zbożem. Prawie co pół godziny sapały ciuchcie rozsiewające tęsknoty w stronę Warszawy. Nieraz ludzie wychylali się i dla zgrywy machali mi ręką. Tym samym odpowiadałem. I dalej czytałem. (...) (Garść słów, „Tygodnik Kulturalny” 1986, nr 24). W felietonie popełniłem trochę nieścisłości, żeby łatwiej było czytać. Omyłek nie będę prostował, jak włosów na łysinie.

Wybite szyby

Uprzedzam, że nie będzie chropawo, bo rzecz dotyczy ostrych narzędzi w rękach tępych ludzi. Bez ogródek napiszę: zniszczona tapicerka ze skaju, pocięte siedzenia, pęknięta muszla w WC, podrapania i napisy. Były, bo zawsze znajdzie się ktoś, kto chce zaznaczyć, że miał szczer. Żeby zostawić swój anonimowy monogram, bo wsty-

dziłby się tego podpisać własnym imieniem i nazwiskiem. Tylko po co?!, pytanie, które ochrypło od krzyku.

Wykoleił się

Oczywiście, że zdarzały się takie sytuacje na kolei wąskotorowej, że *ciuchcia* wyleciała z szyn i poniszczyła spały, i był postój. Stała jak wryta i czekała na wagon naprawczy oraz dźwig. O tym opowiadał mi tata, ale bez szczegółów, na czym polegała akcja naprawy, więc nie wiem, co robiono, żeby z powrotem parowóz albo motorek wbił się w żelazny szlak. Nie trzeba aż wielkiej wyobraźni, żeby docenić trud akcji ratunkowej. Z pociągiem sprawa o wiele łatwiejsza, niż z ludźmi, którzy wykoleili się i nie sposób było ich zdyscyplinować do norm trybu życia. Widywałem wielu wykolejonych. Na krzywe drogi wykolegowało ich złe towarzystwo. Stali na bocznych torach życia lub, inaczej, na ślepych bocznicach. Do nich miałem słabość, bo nie dość, że sobie skomplikowali żywot, to kiedy przyszło do pomocy, to właśnie ci, za których nie dałbyś 3 groszy, piersi pędzili na odsiecz. Ci z tyłu byli pierwsi, a nie z fasady.

Wyskakiwanie z pociągu

Sporo było takich śmiałków, którzy skracali sobie drogę ze stacji do domu. I wyskakiwali, kiedy uważali, że *ciuchcia* nic im nie zrobi. Kilka razy złapałem na tym wyskakiwaniu mojego ojca. Lubił sobie wyskoczyć i przejść przez pole Wrotka. Oczywiście, że tym skokiem zyskiwał może z 200 metrów, ale... zadeptywał pole i tego nie dało się ukryć w biały dzień. Matce takie coś się nie podobało i prosiła, żeby nie zachowywał się jak młokos. Nie wiem, skąd się mężczyznom brała taka kolejowa (amatorska) kaskaderka. Może z tego, że człowiek lubi chodzić na skróty, żeby nie zedrzcęł podeszew w butach? A może to przez adrenalinę? A może przez co innego? W każdym bądź razie, widziałem nieraz jak pociąg jechał pod górkę, to zawsze ktoś się szykował do skoku. Otwierał drzwi, stawał na

stopniach i robił kilka ruchów w przód i w tył, wahał się, bujał, a dopiero potem wyskakiwał i trafiał na żwir i krawędź nasypu. Bałem się, żeby nie wpadł pod koła. Nie słyszałem, żeby takie wyskakiwanie zakończyło się nieszczęściem. To może świadczyć o tym, że desperaci byli zawodowcami, którzy igrali z losem (→ **Wejść do wagonu**).

Raz tylko w swoim życiu podjąłem próbę wyskoczenia z pociągu szerokotorowego. Pomyliłem pociągi i wsiadłem do pociągu pospiesznego, który następną stację miał 100 kilometrów od miejsca, gdzie był mój cel podróży. Kiedy pociąg przy semaforze zwolnił, to wraz z innym pasażerem podjęliśmy próbę opuszczenia wagonu. Potem mnie oblał. Był poranek. Wyskoczyłem i kulami zaryłem w nasyp. Wbiłem się i poczułem za plecami podmuch wagonu i kół. Udało się. Ale byłem mokry i roztrzęsiony jak listki na osice. Z mężczyzną zśliśmy przez las, a potem na drodze zatrzymałem przypadkowy samochód i zabrał mnie do miasta. Potem już nigdy mi do głowy nie przychodziły takie szaleńcze pomysły. Ten jeden raz wystarczył mi na całe życie. Jak wstyd, co pali.

Wyszła na ostatni pociąg

Rzecz dotyczy Pierwszej Komunii Świętej. Kiedy wracaliśmy z matką kolejką z Nowego Miasta od Braci Kapucynów, to był ostatni pociąg. Późna noc. *Ciuchcia* zatrzymała się w Lesie Lesznowskim. Matka otworzyła okno i zobaczyliśmy na peronie ciotę Celę, która pytała – *czy Miruś przystąpił do Pierwszej Komunii Świętej*. Matka cichutko odpowiedziała *tak*. Pociąg ruszył. A ciocia szybko wróciła do domu, żeby podzielić się z wujkiem Tadkiem dobrą nowiną. Dobrze mieć taką ciotę Celę, która nie boi się nocy, jak Nikodem. Nie pisałem tego w opowiadaniu (→ **Świadek Pierwszej (Spóźnionej) Komunii Św.**), tylko dlatego, żeby nie zapeszyć cioci, która przeżywała bardzo to, co ludzie mówią, a jak ja bym jeszcze o tym skrobnał, to nie ręczę co by się stało z jej sercem. A zresztą, czy o wszystkim trzeba skrobać?

X, Y**XY**

Z x po raz pierwszy zetknąłem się na lekcji matematyki. Potem dowiedziałem się, że jest y, czyli druga niewiadoma. Nieraz wpadałem w popłoch, gdy musiałem szukać, co się pod tym x i y kryje. Za to rozwarto kształt X widziałem w dwuskrzydłowych drzwiach sto- doły i nieco mniejszy, jako znak na drodze do stacji PKP Kopana. Stał w leszczynowych krzaczkach (→ **Uwaga na przejazd**). Latem zasłonięty laskowymi orzechami, nagi jesienią i zimą. Były to zbite dwie listewki pod kątem rozwartym. Innymi słowy, znak ostrze- gawczy, że w pobliżu są szyny kolejowe. Później dowiedziałem się, że na ten znak mówiono *krzyż św. Andrzeja*. Nie pamiętam, aby w czasie dzieciństwa ktoś używał takiego określenia. Nikt nie wspo- miął św. Andrzeja, co najwyżej Jędrusia. Nie głoszono, że był uczniem św. Jana Chrzciciela, rybakiem, a potem został najpierw- szym, obok św. Jana, który przystąpił do grona Apostołem. Zarzu- cał sieci na Jeziorze Galilejskim i wtedy Go dojrzał Pan Jezus i wy- łowił do siebie. Strzegł jak źrenicę w oku. Uczeń poniósł śmierć męczeńską, tj. oprawcy *dźwignęli go na krzyż, napięli jego ciało po- urozami i zawiesili (...)*. Według podania krzyż miał postać litery X. Nie wiedziałem, że św. Andrzej jest patronem m.in. podróżnych i wozniwodów, i kolejarzy. O tym nie posiadałem wiedzy, więc kiedy ją zdobyłem, staram się podzielić wiadomościami, choć nie ma znaku i krzaków leszczyny (orzech laskowy).

Niewiadome

Jakie tam niewiadome, skoro już wszystko wiadomo. Kolei wą- skotorowej nie ma. No, powiedzmy. Wagony drzemią. Nikt nie na- pisze nowego rozkładu jazdy. Zostały szyny. Rdza ma wielkie pole do popisu. Kolej liczy w sezonie nie na podróżnych, bo *Turysta zawsze wraca, a podróżny nie zawsze*, jak skreślił Paul Bowles (1910–1999) w powieści *Pod osłoną nieba*.

Pozostał ruderalny nasyp z krzakami, które wrosły w prześwit torów jako posiew wiatru.

A ci, którzy pamiętają *ciuchcią*, to mogą wspominać.

Piszę o tym i nieraz muszę dobrze chuchać, żeby entuzjazm nie przygasł. To, co zostało, nie napawa nadzieją, że wskrzesi *ciuchcią* jakiś cud. Dlaczego? Bo cudów nie ma.

I pusto – smutno – / tęskno – jak gdy szczęście minie (Antoni Malczewski, *Maria*, 1825).

Z Zająć miejsce

Do tej pory nie wiem, dlaczego w Polsce wszyscy chcą zająć wolne miejsce. Jest jakiś pęd do siedzenia. Wygodnie wymościć się w fotelu. W wagonach było trudno zdobyć miejsce, bo z każdą stacją multum ludzi wsiadało i pasażer marzył, żeby nie stać, tylko siedzieć, jak przy stole z ceratą, co ziębi stół. O tym, żeby ustąpić komu miejsca, nie było mowy. Czyli coś ty frajer? A jeżeli już, to ociągano się tak, że lepiej było stać niż skorzystać z takiej uprzejmości. Ponieważ większość chciała zająć pozycję siedzącą, więc najczęściej sterczałem na pomostach (→ **Pomost**). Nie służyłem perswazji konduktorów, którzy zachęcali mnie, że jest miejsce dla inwalidy. Wyobrażacie sobie, żeby Czesław Mirosław podszedł do bliźniego i powiedział, żeby ruszył do góry tę część ciała, gdzie kończy się szlachetna część pleców? Dzięki takiej postawie nie mam kłopotów, aby komuś ustąpić miejsca, oraz docenić w porę, a nie kiedy zasypują ziemią. I jest po wszystkim.

Dzięki *ciuchci* znam swoje miejsce w szeregu, oraz mogę przywołać z pamięci niejedno wspomnienie wąskotorowe.

Zapach

Na zapachy to nie jestem pies, ale... doskonale pamiętam aromat wagonów. To była mieszanka oddechów, potu, papierosów i perfum kobiecych. Pamiętam woń ubrania mojego ojca do pracy

i odzieży roboczej, w którym był olej, smar, płyn do chłodziwa. Ojciec przywoził odzież, czynił to niechętnie. Matka musiała sporo się namęczyć, żeby doprowadzić ją do schludności jako takiej (→ **Pranie**). Spierała brzydki zapach. O czystości nie mówię, bo na warsztatach nie dało się pracować, żeby tylko brać końcami palców, trzeba było mocno chwycić. W warsztatach brud to rzecz normalna. Koszule taty były zapocone. Z odleżynami pod pachami. Nie zapominał, że w owych czasach nie było dezodorantów ani umywalek na stacji. Czasami ludzie w wagonie zdejmowali buty. No i wtedy to przeżywałem katusze, ale nie otwierałem okna, żeby nie obrazić pasażera, co zzuł obuwie, żeby stopy mogły się przewietrzyć. Po wagonie roznosił się smród. Z higieną różnie bywało (i bywa), ale poniektórzy pocieszali się, że częste mycie, skraca życie. Rzadko otwierano okna w wagonie. Ludzie cieszyli się, że jadą, więc kto by tam zajmował się wrażeniami węchowymi.

A kiedy byłem młodzieńcem, to zapytałem tatę, dlaczego na wsi jest takie świeże powietrze. Tym pytaniem wprawiłem go w osłupienie. Po chwili dodałem, bo ludzie w domach nie otwierają okien. Ojciec spojrział koso. A ja nieco zmieszany dodałem: żartuję...

Ilekoć wychodziłem z wagonu, to byłem przesiąknięty wyziewami *ciuchci*. W domu wietrzyłem na żerdziach ciuchy, oddawałem się słodyczy i rzeźkości kąpieli; to było coś więcej niż ablucja. Aż matka była moim zachowaniem zaniepokojona. Pocieszałem ją, że każda podróż brudzi, nawet kolejką wąskotorową. Po jej zachowaniu widziałem, że nie wie, o czym mówię.

Zaspani

W pociągu sporo można było spotkać ludzi zaspanych. Jedni spali jak kamień, bo tak się napracowali, że powieki same się zamykały. Drudzy drzemali i czuwali w półśnie. Trzeci dosypiali, bo tak ich pociąg ukołysał, że powieki same się kleiły. Pewnie byli inni, co zabałaganili noc. Ci, którzy jechali do pracy, musieli raniutko ze-

rwać się na równe nogi, żeby zdążyć do roboty. Byli też i tacy, którzy wracali z pracy zaspiani. W pociągu kimali, tj. wpadali w objęcia Morfeusza (grecki skrzydlaty bożek snu). Nieraz tak chrapali, że szturchał ich konduktor i było trochę śmiechu. Żartowano z nich – *nie śpij, bo cię okradną*. Oczywiście, że przesadzano z rzezimieszkami. Kto by tam skubał człowieka w czasie snu w wagonie kolejki wąskotorowej. Zresztą pasażerowie nie spuszczała oka z tych, którzy byli snem zmożeni.

Nie ucinalem sobie drzemki, więc nie dociekam, jak się kima w pociągu, który się toczy po szynach jak czajnik. Mój ojciec lubił przysypiać w pociągu. Kiedy wagony zbliżały się do Kopanej, to zrywał się rześki i poprawiał potargane włosy. Ten nieład w uczesaniu zdradzał, jakie przeszedł sny. Ponieważ w owych latach nikt nie czytał horoskopów i senników, więc tata nic sobie nie robił z tej antycypacji jawy.

W wierszyku *Do góry nogami* to zdarzenie ma nieco inną liryczną narrację: *Nieraz widziałem, jak ojciec wracał z pracy – z warsztatów kolei / wąskotorowej w Piasecznie (dzisiaj w tym miejscu jest knajpa „Odjazd”), / wchodził z teczkami do wagonu – siadał z „Expressem Wieczornym”, / a kiedy pociąg ruszył, zamykał powieki – czytał gazetę do góry nogami, / pociąg sunął torami, co trzymały kierunek okolic „Kwitających Jabłoni”, / po drodze zaliczał mijanki, szarpał i podskakiwał na szynach, które / mają główkę, szyjkę i stopkę przymocowaną do drewnianych podkładów.*

Takie oto strofy w wierszu, co jak szkatułka, zamknąłem.

Zaspy śnieżne

Niegdysejsze zimy, to były zimy ze śniegiem i mrozem. Jak napadało, to nawaliło, że zapadaliśmy się po pachy w ponowie. Jak zasypało, to po parapety, więc matka zabroniła wychodzić z domu, żebyśmy nie zagubili się w Bieli i nie zamarзли na kość. A mróz był taki, że w uszy i końce palców tak szczypało, że dla rozgrzewki nuciliśmy pod nosem: *Hu hu ha, nasza zima zła*.

Ciuchcia musiała sobie radzić z temperaturami poniżej 0°C. Na tory wyjeżdżały pług i odgarniały pokrywę śniegu. A jak to nie wystarczyło, robotnicy brali w dłoń szufłę i walczone z szatą śnieżną. Nie słyszałem, żeby pociąg nie przyjechała, bo spadło za dużo białego puchu z dachu nieba. Takich baśni nie opowiadano.

Kolej wąskotorowa znajdował sposób, jak zimie sprostać, tj. przyjechać na czas i zabrać zmarzniętych pasażerów z peronów, którzy w ogrzewanych wagonach odtajali z zimna. Na przeziębienie i kaszel stosowano sok malinowy wymieszany w zagotowanej wodzie. A gdy to nie pomogło, stawiano bańki i do łóżka, z pierzyną pod brodą.

Zawiadowca stacji

Nieraz go widziałem i – co za gapa ze mnie – że nie zapytałem ojca, na czym polega jego praca. Nie miał lizaka, jak dyżurny ruchu. Czasami chodził po budynku stacyjnym, kogoś upominał, czegoś zawsze chciał. Nosił mundur kolejowy, a pod nim koszulę pod kratwatem. Był kimś między kontrolerem a kierownikiem pociągu. Pewnie miał na głowie wszystko, co jest niezbędne, żeby wagony kursowały zgodnie z rozkładem jazdy. Zachowywał się jak dyspozytor, który posiadał informacje o pociągach i wiedział, co się dzieje na trasie.

Dlaczego nazywano go zawiadowcą stacji? O czym on zawiadamiał, przed czym przestrzegał, na co czekał? jaki był zakres obowiązków zawiadowcy stacji? Jak słowo daję, nie wiem. Mógłbym wpaść na pierwszy lepszy dworzec i zapytać, ale co to by dało, skoro piszę o kolei wąskotorowej, którą skasowano. W ten oto sposób przegapiłem zawiadowcę stacji. Może gdyby był bardziej widoczniejszy, to pewnie łatwiej wpiłby mi się w pamięć. A tak to dysponuję taką wiedzą, że odnotowuję to gwoli ścisłości kronikarskiej.

To nauczka dla tych, którzy nie chcą wyjść z tła. Warto się wynurzyć z cienia, żeby potem można to przelać na *światło druku* lub opowiedzieć, choć mowa zawsze odlatuje szlakiem jaskółek.

Zajrzałem do internetu, wklepałem hasło, jakie jest w tym odcinku, i wyskoczyła wiadomość, jak kukułka z zegara ściennego, że dawniej zawiadowca organizował i nadzorował pracę na stacji i poza jej rewirami. Sucho odnotowano zamiast nasączyć lirycznie, bo przecież tu chodzi o pociąg.

Zegar

W czasach mojego dzieciństwa zegarki były rzadkością. Na przegubie dłoni nosili je tylko ci, co mieli się nie najgorzej. Później dopiero wszedł zwyczaj, że podczas Pierwszej Komunii Świętej obdarowywano dzieci czasomierzem. Mężczyźni mieli tzw. sikor. Kiedy przejeżdżał pociąg, ludzie unosili się i zerkali. Mówili, że według *ciuchci* można było nakręcać zegarek, czego nie dało się powiedzieć o pociągach z szerokich torów, co nie wyrabiały się z przyjazdem na czas. Jak maruderzy.

Zdun

Zdunem był pan Franciszek Rylski, dziadek Andrzeja Horsta i nasz sąsiad, dwie działki dalej. Piece stawiał oraz konserwował. Milczek, zapracowany od jutrzni do nieszpórów. Był zaprzeczeniem przysłowia: *Orali, kopalni, ón na piecu leżo!*, / *Wołali: śniødani!* – to ón *piyrszy bieżał*. Pan Franciszek, jak opowiadał wnuczek, kiedy przebrał miarkę wódeczki, był draczny jak szalej. Coś o tym wiem, bo mój dziadek Szczepan, w podobnej sytuacji, miał sposób niecodzienny, wychodził za próg na podwórko i czmychał za płot, i błądził, nie mógł trafić. Podaję dwa przykłady trzeźwe o tym, jak zachowywali się mężczyźni, gdy im *zbytek napoju głowę zawrócił*.

Nie wiem, ilu było zatrudnionych zdunów na kolei. Po piecach tego nie dojdę, bo wszystkie rozebrano, podobny los spotkał kuchnie węglowe, jakie stały w każdym domu na wsi. O tym rzemieślniku, co kafle gliną spajał, można pisać na żeberkach kaloryferów albo na grzejnikach. Oczywiście, że to tylko metafora, więc proszę nie mazać.

Złodzieje

Pewnie dochodziło do kradzieży w pociągach, szczególnie, gdy ludzie jechali na targ do Piaseczna albo do Grójca. Matka opowiadała, że w wagonie siedzi złodziej, więc ludzie muszą *mieć się na baczności*. Podawała jego imię i nazwisko, i wieś, z której pochodzi. Ojciec nie zaprzeczał, że ten ściemniacz kradnie, wykorzystuje nieuwagę i robi to tak, że trudno go złapać za rękę. I wykręcić mu to, co świsnął. *Zawsze coś zawędzi* – mawiali o tych, co mieli w sobie żyłkę złodziejską. Wiem, że kradziono z wagonów towarowych węgla. Jechał pociąg i nagle przy wykopie, wysypywał się na pobocze. Nie wiem, jak to robiono, że waga na stacji docelowej nie odnotowała tego faktu. Nie było manka czy superaty. Pewnie musieli ją ustawić na miarę złodziejaszka, co grasował od zmierzchu. Węgiel szybko zniknął nagle z nasypu. Poza tym konduktorzy nie wypisywali biletów i chowali pieniądze do tzw. lewej kieszeni. Uprawiano szabrownictwo za dnia i nocy. Rozkradano wspólne dobro. Tak jest nie tylko w Polsce, żeby coś wziąć, bo zawsze może się przydać. Piszę o tym nie po to, żeby wrzucać kamyczek do wagonu, ale po to, żeby ktoś wiedział, jak się kruszony VII przykazanie Dekalogu. Że nikt ci nie odpowie na pytanie: jak zarobiłeś pierwszy milion dolarów?

Z wąskich torów na szerokie tory

Z wąskich torów na szerokie tory zabierał mnie w świat pociąg, jak pisałem w niejednym liryku. Na początku miałem żal, że muszę wyjeżdżać. A potem to mi przeszło. Widocznie taką miałem odbyć peregrynację w życiu.

Od 3 marca 1981 roku mieszkam z żoną *Graszką* na Ursynowie, osiedle „Na Skraju”. W bloku z wielkiej płyty. Na posiadłościach Juliana Ursyna Niemcewicza (1758–1841), który pozostawił świetny raptularz (*Dziennik czynności moich w Ursinowie 1822–1831*). Nie jestem rdzennym mieszkańcem, więc po latach zasiedzenia

mogę napisać, że we mnie jest po trochu coś z ptaka, co przyleciał na nowiznę oraz krzaka, osiedlonego na ziemi pępkowej, i pniaka, który się zakorzenił w ziemi warzywniczo-doniczkowej. Żyję na lewym brzegu Wisły, która ma płytkie koryto. To zaszczyt być na stałe zameldowany w stolicy, która się z nikim się nie opiernicza. (Jest taka jak w wierszach, piosenkach oraz felietonach).

Zwolnienie

Na zwolnienia lekarskie chodzono tylko wtedy, kiedy ktoś był tak chory, że nie sposób było iść do pracy. Rzadko kto uciekał na L4 (zwane potocznie *el quattro*; obecnie nie używane). W warsztatach nie sposób było się obijać, bo od razu wyłapywano takiego miglanca, żeby się nie nudził. Były takie zajęcia, gdzie obowiązywała niepisana zasada: *czy się śpi, czy się leży, dwa tysiące się należy*. Im niżej listy płac, tym rzadziej chodzono na zwolnienie. A kiedy jeszcze ktoś miał gospodarstwo, to musiał tak kombinować, żeby starczyło siły na pracę we własnym gospodarstwie. Oczywiście, że pracowały osoby, którym robota nie paliła się w rękach. Mój tata bardzo rzadko był na zwolnieniu. Gdy opiłki żelaza/mosiądku wpadły do oka, to obwiązywał bandażem oczodół. Był zdenerwowany, że przytrafił mu się taki wypadek przy pracy, choć zachowywał czujność. A jednocześnie potrafił się pocieszyć, że dobrze, że tylko tak to się skończyło, bo kiedy tokarnia była w ruchu, to trzeba było mieć baczne oczy, bo można było zostać oskalpowany albo wciągnięty w jej obroty. Na szczęście, nie dochodziło do takich wypadków, co może świadczyć o klasie tokarzy z warsztatów kolejowych w Piasecznie. Że potrafili okiełznać brawurę i wszelką butę. Tego wymagała od nich maszyna podłączona do wysokiego napięcia. I kiedy ją się uruchomiło, kończyły się żarty – obowiązywała powaga. (Giętko to ja mogę tylko opisać przedmiot, z mową już nie za bardzo, nawet gdy bywa się poetą).

Zwrotnice

Nie jestem pewien, czy ludzie do końca wiedzą, co to są zwrotnice. Dla pewności przypomnę, że to *urządzenia do przesuwania rozjazdu kolejowego lub tramwajowego, umożliwiające przetaczanie pojazdów z jednego toru na drugi*. Za tym leksykalnym zapisem kryje się wielka postać zwrotniczego, który dbał o to, żeby pociągi nie zderzyły się czołowo. Czekał w małej budce albo w budynku stacyjnym i doglądał wielkich wajch, które ciągnęły i nawlekały druty. A potem zerkał na tablicę rozdzielczą, na której szczegółowo rozrysowano tory. Nieraz widziałem, jak się siłował z tymi urządzeniami. Poza tym na torach były tzw. weksle.

Konduktorzy, podczas mijanek, otwierali kluczem ciężkie zwrotnice biało-czarne, i przesuwali tory albo odsuwali. Policzki szyn mogły się dotknąć albo rozjechać. Z lubością patrzyłem, jak przejeżdża pociąg na boczny tor. Wolniutko omijał drugi pociąg. Ostrożnie i z gracją, tzn. *bez bodiczka* (w hokeju dozwolony podczas walki o krążek atak biodrem lub ramionami na przeciwnika).

Żdziebko

To jedno z moich ulubionych zdrobnień. Potocznie znaczy tyle, co odrobina, okruch. Kiedy pisałem ten alfabet, to nieraz sobie myślałem, że nie powinienem pisać o *ciuchci*, bo tak naprawdę to *ździebko* wiem o kolei wąskotorowej, więc proszę się nie dziwić, że nieraz słysząc jak między wierszami (coś) skrzypi. I prosi o kapkę oleju albo smaru, żeby lepiej mogły się toczyć koła.

Nie mogę się zdecydować, jaką wybrać cząstkę na literkę ż. Żart czy żarty? W takim razie muszę liczyć na pomoc czytelnika, niech wybierze.

Żart

Nieraz strojono sobie żarty z *ciuchci*. Nie były to dowcipy wysokiego lotu. Albo jak kto woli – szerokiego uśmiechu. Prawiono

Ż

Ż

na jej temat złośliwości. Ponieważ była mini koleją, więc maksymalnie wykorzystywano okazje do żarcików (→ *Baba z koszykami, Bilety, Dowcipy, Drelich, Erotyzm, Eufemizmy, Lokomotywa, Siła, Widok zza okna, Zaspani, Żarty*). Mówiono, że to *czajnik, samowarek, Bonanza* (od serialu amerykańskiego). W tych zdrobnie- niach tkwił szczegół, jak złośliwy chochlik. Nawet wypisywano, że w kolejce wisiały tabliczki z napisem: *Uprasza się nie zbierać grzybów podczas jazdy pociągiem* (Małgorzata Szubert, *Leksykon rzeczy minio- nych i przemijających*, Wydawnictwo MUZA S.A., Warszawa 2003).

Ciuchcie zawsze traktowałem poważnie.

Żarciki jak żarciki. Gdyby kolejka wąskotorowa miała serce, to pewnie by stanęła. Zlikwidowali ją ci, którzy żarcikami dobijali i okładali ją równo i na odlew. A kiedy jej zabrakło w pejzażu Ma- zowska, to ludzie z czułością wspominają parowe lokomotywy, które rozsiewały nostalgię po polach.

Tylko *ciuchcia* zabierała ludzi z peronów, którzy chcieli poje- chać za widnokres. No cóż! Człowiek ma to do siebie, że nie lubi długo usiedzieć we własnym domu z podwórkiem i studnią, i ku- rami, bramą oraz furtką.

Odnotowuję te żarciki, bo podobno każdy żart tynfa (srebrna moneta; złotówka) wart. Może i wart, więc nie będę się rozmnieniał na drobne – wąskie tory można poszerzyć tylko w wyobraźni albo w czasie jazdy, poetycko rzecz biorąc.

Żarty (→ Żart)

Oczywiście, że żartowano w wagonach. Najczęściej z *ciuchci*, bo to zawsze bezpieczniej. Najczęściej młodzi ludzie szukali pretek- stu do krotochwilnej zabawy. Starsi się wstydzieli, ale czasami stroili sobie żarty z innych. Do psikusów zawsze byli skorzy konduktorzy. Potrafiliby czasami tak pasażerów rozśmieszyć, że pociąg przypominał *Wesoły autobus* (sztandarowa audycja radiowa, przygotowana w łódz- kiej Rozgłośni Polskiego Radia, w latach 1958–1991), emitowana w Programie I Polskiego Radia.

Nie zapamiętałem żartów, jakie sobie strojono. Żaden z nich nie wpił się w moją pamięć. Nie trzymał mnie taki poziom, więc nie szukałem rozbawień na skali radiowej.

Za to kiedyś w pociągu szerokotorowym konduktor podczas sprawdzania biletów, pochylił się nade mną i szepnął do ucha: *Żeby kózka nie skakała / Toby nóżki nie złamała*. Łypnął na kule z dobrego drewna tak, jak nie uchodzi zerkać. Nie wiem, co miał na myśli. Wiem, że nie znał dalszego ciągu wierszyka Juliana Tuwima: (...) *Prawda! / Ale gdyby nie skakała, / Toby smutne życie miała. / Prawda? / Bo figlować – bardzo miło. / A bez tego – toby było / Nudno...* Zdarzenie z przedziału jest przykładem, jak można zważyć lekceważenie żartu.

Dzięki takim mało finezyjnym zaczepkom, zrozumiałem, co to znaczy pusty śmiech lub, inaczej, jak beczka śmiechu w dawnych wesolych miasteczkach. Czyli próbowanie utrzymania równowagi w obracającym walcu (cylinderze). Dzisiaj zwie się to *beka* (nie mylić tego z głośnym trawieniem).

Żniwa

Kiedy latem jechałem *ciuchcią*, to lubiłem patrzeć przez okno, żeby zobaczyć, co się dzieje na polach. W porze żniw i sianokosów ludzie uwijali się jak w ukropie. Kosili zboże, kobiety podbierały i zawiązywały powróżkami snopy, które ustawiano w mendle. A kiedy pociąg nadjeżdżał, żniwiarze przystawali, opierali się na drzewcu (kosisku) i patrzyli, jakby nic się nie stało. Kobiety chowały się, żeby ich nikt nie widział, bo były w nieładzie ich włosy i ubiór, i w ręku sierp. Lokomotywy rozsiewały dym po polach i sałaty. Ludzie wycierali pot z czoła i robili, co do nich należało. Nie raz się zdarzyło, że iskry zaproszały wyschnięte trawy i zboża, i nasyp, oraz podszycie lasu. Kto mógł, to pędził, aby ugasić.

Kiedy nadchodziła szara godzina, lubiłem iść na pole dziadka Szczepana albo stryja Bolka i zbierać pokłosie. Pochylałem się, żeby podnieść kłosa pełne ziarna. Gdy słyszałem gwizd ciuchci, chowałem się za mendel. Byłem na czatach. A dziadek w tym czasie zbie-

rał ze rżyska kłosy i był tak zmęczony, że nie odrywał oczu, aby popatrzeć w dal. Wespół z dziadkiem lub stryjem staliśmy w szczerym polu. Pod niebem, które mełło obłoki – pod zachodzącym słońcem, co się zbierało nad (Starą) Kopaną.

Żwir

Mały słownik języka polskiego (Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999) pod hasłem *żwir* odnotowuje: «luźna skała osadowa zbudowana z ziaren kwarcu i okruchów skał, używana do wyrobu betonu oraz jako materiał drogowy». Jest wzmianka o żwirowych drogach i alejach, a nie ma półsłówka o tym, że żwirem wysypywano tory, tzw. tłuczeń, szuter, szaber – rodzaj kruszywa naturalnego łamanego ze skały. To była swego rodzaju twarda pierzynka na podkłady. Nieraz, jak szedłem prześwietem torów, musiałem uważać, aby nie nadepnąć, żeby się nie potknąć. Żwir był skalany parą lokomotyw, smarem i innymi brudami. Nasypy żwirowe były swego rodzaju fundamentem dla szyn. Czasami zdarzyło się, że świszczypała okruchy żwiru układał na torach i chował się w krzaki, czekał czy czasami *ciuchcia* się nie wykołei. Pociąg chrupał kamyki, na szynach pozostawał miał (→ *Ballada wąskotorowa*).

Żeby

Żeby dostać się do wagonu, trzeba było mieć sporo siły, aby się wdrapać na metalowe schodki, a potem chwycić mocno za uchwyt i za klamkę. Nie lada krzepy wymagał taki zabieg, żeby otworzyć ciężkie drzwi. Nieraz w tych czynnościach pomagał mi konduktor albo przypadkowy pasażer. Ale zawsze się udało, więc nie zostałem na peronie. Kiedy o tym pomyślę, to tracę humor. Dlaczego? Bo gdybym dzisiaj, załóżmy, chciał się przejechać *ciuchcią*, to nie wszedłbym na te wysokie schodki. Nie dałbym rady chwycić za poręcz; o drzwiach nie ma mowy, żebym je otworzył, więc mogę peregrynować sentymentalnie.

A więc, jedźmy dalej, do stacji WSPOMNIENIE.

Poślowie

Wszystko ma swój kres, szyny w rozkładzie jazdy pociągów się kończą, jak życie, choć los dalej toczy.

Chwila moment pędzi, dzięki temu przyśpiesza przemijanie. Być może jest to zachęta, żeby w swoim czasie robić porządek. Żeby nie tracić czasu na szukanie tego, co było kiedyś. Bliskie i na miarę zgody.

Ballada o ciuchci

*W dzieciństwie przykładałem ucho do
szyn kolei wąskotorowej
relacji Warszawa–Nowe Miasto nad Pilicą,
słuchałem pociągów według
których nakręcano zegary.*

*Ciepłe szyny, wilgotne podkłady
z plombami gwoździ,
żwir wymieszany z
zielskiem, oliwą,
smarem i trawą.*

*Wyrostem z dzieciństwa,
o kulach wszedłem w młodość,
zadumany nieco jak jesień,
wysiadłem z kolei wąskotorowej i
zabrał mnie w świat pociąg
o szerokim prześwicie torów i
kołem losu potoczył.*

Spis treści

Ballada wąskotorowa 5

Część wstępna 7

A 9

B 9

C 19

Ć 23

D 24

E 37

F 44

G 46

H 50

I 54

J 55

K 56

L 66

Ł 69

M 70

N 78

Ń 82

O 83

Ó 90

P 91

Q 108

R 109

S 115

Ś 130

T 132

U 139

V 143

W 143

X, Y 157

Z 158

Ż 165

ź 165

Posłowie 169

Ballada o ciuchci 170

10445

10-6|8-12|12-18|18-24

Ulgowy 80%

W) Piaseczno M. (2
Pawlowice Kóp.

2 kl. poc. osobowy
Wszystkie dane detow
wzrost (ciężar)
porze dane

19 km 1.00 zł

80%

W) Piaseczno M. (2
Pawlowice Kóp.

10445

albo

Łow. Lasznowolski

albo

Szczaki Złotokłos